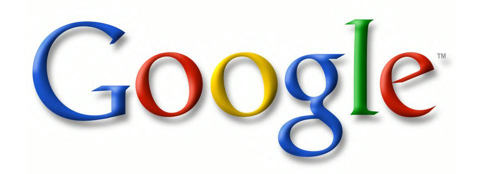
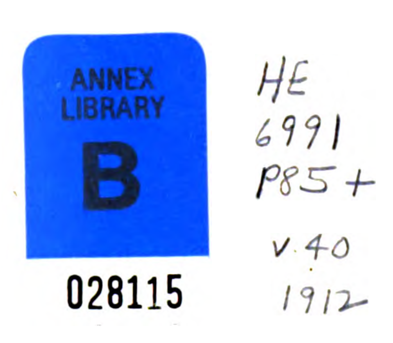

Google






CORNELL UNIVERSITY
FOUNDED BY EZRA CORNELL

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFTE

ZUM

AMTSBLATT DES REICHS-POSTAMTS.



VIERZIGSTER JAHRGANG.

BERLIN 1912.

GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Inhalts-Verzeichnis.*)

A. Systematische Einteilung.

I. Weltpostverein und Internationaler Telegraphenverein.

Seite

II. Postwesen und gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

a. In den einzelnen Ländern.

1. Deutsches Reich.

2. Belgien.

*) Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mitteilungen«. Ein ausführliches Sachregister befindet sich am Schlusse des Bandes.



Seite

2. England.

3. Rußland.

b. Telegraphen- usw. Wesen im allgemeinen.

IV. Eisenbahnwesen, Schiffahrt einschließlich der Luftschiffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen.

V. Volkswirtschaft, Rechts- und Staatswissenschaften.

VI. Aufsätze und Mitteilungen sonstigen Inhalts.

VII. Bücherschau.

B. Alphabetische Reihenfolge.



RCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 1. **BERLIN, JANUAR.** **1912.**

Die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung während der Rechnungsjahre 1906 bis 1910.

Seiner Majestät dem Kaiser ist vor wenigen Wochen ein Bericht über die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung während des fünfjährigen Zeitraums 1906 bis 1910 erstattet worden. Der darauf ergangene, in Nr. 82 des Amtsblatts des Reichs-Postamts für 1911 veröffentlichte Allerhöchste Erlaß, durch den Seine Majestät der Kaiser Allerhöchstseiner Befriedigung über die innerhalb der weitverzweigten Verwaltung des Reichs-Post- und Telegraphenwesens erzielten unverkennbaren Fortschritte in anerkennenden Worten Ausdruck verliehen und den Herrn Reichskanzler ermächtigt hat, dem Staatssekretär des Reichs-Postamts und den Beamten seiner Verwaltung für ihre treue und erfolgreiche Pflichterfüllung Allerhöchstseinen Dank auszusprechen, wird bei allen Angehörigen der Verwaltung lebhafte Freude und Genugtuung hervorgerufen haben.

Der Bericht, der den Zeitraum vom 1. April 1906 bis zum 31. März 1911 umfaßt, schließt sich in seiner äußeren Anordnung im allgemeinen den früher erstatteten Berichten an, die ebenfalls im Archiv besprochen worden sind. Anknüpfend an die Tatsache, daß mit dieser Berichtszeit die ersten 4 Jahrzehnte der Wirksamkeit der Reichspost seit der Errichtung des Deutschen Reichs ihren Abschluß finden, weist er in den einleitenden Worten darauf hin, in welcher ungeahnten Weise bei dem beispiellosen Aufschwunge des neuerstandenen Deutschen Reichs sich Umfang, Leistung, Vielseitigkeit der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung entwickelt haben. Um das Siebenfache hat sich das Netz der Postanstalten, um das Siebenundzwanzigfache das Netz der Telegraphenanstalten seit 1871 verdichtet. Die Einnahmen sind von 78 Millionen Mark auf 705,7 Millionen Mark, die Ausgaben von 68 Millionen Mark auf 633,5 Millionen Mark gestiegen. In den Beförderungsleistungen der Reichs-Post-

verwaltung ist eine Steigerung um 7747 Millionen Sendungen zu verzeichnen, was einem Zuwachse von 1102 v. H. gleichkommt. Einige dem Berichte beigegebene graphische Tafeln veranschaulichen diese gewaltige Entwicklung noch näher.

Auch der letzte fünfjährige Zeitraum stand im Zeichen eines erfreulichen Fortschritts auf allen Gebieten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, wie in den einzelnen Abschnitten des Berichts eingehend dargelegt wird. Wir müssen uns darauf beschränken, aus der Fülle des Stoffes die besonders wichtigen Punkte in gedrängter Kürze hervorzuheben.

In dem fünfjährigen Zeitraum ist die Zahl der Postanstalten von 32 999 auf 34 410, die Zahl der Reichs-Telegraphenanstalten von 22 255 auf 30 489 gestiegen, 29 763 davon haben Fernsprechbetrieb. Es entfielen:

	auf je 1 Postanstalt		auf je 1 Telegraphenanstalt	
	qkm	Einwohner	qkm	Einwohner
1905	13,5	1570	20,0	2327
1910	12,9	1616	14,61	1823.

Die Ausdehnung des Telegraphennetzes auf dem flachen Lande hat weiter große Fortschritte gemacht. Etwa 1200 neue Telegraphenanstalten sind auf Forstdienstgehöften eingerichtet; sie sind in erster Linie für Zwecke des Waldfeuerlöschwesens bestimmt, kommen daneben aber auch dem öffentlichen Verkehr zugute.

Auf dem Gebiete der Gesetzgebung war von besonderer Bedeutung das Gesetz vom 18 Mai 1908, betreffend die Feststellung eines zweiten Nachtrags zum Reichshaushalts-Etat für 1908, durch das der Reichskanzler ermächtigt wurde, den Post-Scheck- und Überweisungsverkehr bis auf weiteres im Verordnungswege zu regeln. Die Postscheckordnung für das Reichs-Postgebiet ist am 6. November 1908 erlassen worden und am 1. Januar 1909 in Kraft getreten. Auf die bemerkenswerte Entwicklung dieses neuen Dienstzweigs kommen wir noch zurück.

In Anerkennung der Bedürfnisse des Handelstandes ist durch das Reichsgesetz vom 30. Mai 1908, betreffend die Erleichterung des Wechselprotestes, die Erhebung von Wechselprotesten durch Postbeamte zugelassen, und das Postprotestverfahren darauf am 1. Oktober 1908 eingeführt worden.

Durch Gesetz vom 22. Mai 1910, betreffend Änderung des Posttaxgesetzes, wurde der Postverwaltung die vom Handelstande, namentlich von Exportfirmen, lebhaft gewünschte Berechtigung zuerkannt, über die Einlieferung gewöhnlicher Pakete einen Postschein auszustellen. Die Gebühr für derartige Einlieferungsbescheinigungen wurde durch die Postordnung auf 10 Pf. festgesetzt.

Im Bereiche der Telegraphie ist das Gesetz vom 7. März 1908, betreffend die Abänderung des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892, ergangen. Es beseitigt für funkentelegraphische Anlagen die Ausnahmen vom Telegraphenregal und bestimmt, was zur Sicherstellung völliger Wahrung der Reichsinteressen, namentlich auch hinsichtlich der Landesverteidigung, geboten war, daß derartige Anlagen ausnahmslos der Genehmigung des Reichs unterliegen. Das nämliche Gesetz regelt ferner die Schiffstelegraphie, um die bei der früheren Rechtslage entstandenen Zweifel darüber zu beseitigen, ob das Telegraphenregal sich auf deutsche Seeschiffe erstrecke. Außerdem sind auf Grund dieses Gesetzes unterm 12. Dezember 1909 Bestimmungen über den Betrieb von Telegraphenanlagen auf fremden Schiffen in deutschen Hoheitsgewässern erlassen worden.



Den vorhandenen Verwaltungsorganen sind die Vizedirektoren hinzugetreten, die den mit Geschäften stark belasteten Direktoren der größten Ämter zur Seite gestellt werden, um einen Teil der Amtsleitungsgeschäfte selbständig zu erledigen, die Oberaufsicht über bestimmte Zweige des Betriebs unter eigener Verantwortlichkeit zu führen und die Vorsteher in Behinderungsfällen zu vertreten. Zur Führung der Postscheckkonten und der Abrechnungsgeschäfte über den Post-Scheck- und Überweisungsverkehr wurden im Reichs-Postgebiete 9 besondere Postscheckämter eingerichtet.

Durch die sozialpolitischen Reichsgesetze wird die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung weiter steigend in Anspruch genommen. Die Gesamtsumme der auf Grund der Unfallversicherungsgesetze und des Invalidenversicherungsgesetzes durch die Postanstalten geleisteten Zahlungen hat 1910 mehr als 283 Millionen Mark betragen; von den 15 Sorten Versicherungsmarken wurden im gleichen Jahre durch die Postanstalten nahezu $^1/_2$ Milliarde Stück im Werte von über 158 Millionen Mark abgesetzt.

Um die Rentenempfänger nicht zu lange auf Abfertigung warten zu lassen, sind an den Orten, wo die Zahl der Empfänger sehr groß ist, weiter besondere Zahlräume außerhalb des Postgrundstücks beschafft und mit ausreichender Sitzgelegenheit für alte und gebrechliche Personen ausgestattet worden.

Hinsichtlich der Personalverhältnisse ist zu erwähnen, daß die seit 1898 geschlossen gewesene höhere Laufbahn 1908 auf der Grundlage des Allerhöchsten Erlasses vom 3. Februar 1902 wieder eröffnet worden ist. Bis Ende März 1911 wurden 84 Eleven zur Vorbereitung auf den höheren Post- und Telegraphendienst angenommen.

Besoldungsaufbesserungen für Beamte und Unterbeamte sind im namhaften Umfang eingetreten. Die Gehälter einer Anzahl von Beamtenklassen (Ober-Postinspektoren, Post- und Telegrapheninspektoren, Ober-Postpraktikanten, Mechaniker, Maschinisten und Dachdeckeraufseher) und der Unterbeamten in gehobenen Dienststellen sind schon 1906 und 1907 erhöht worden; 1906 trat eine Erhöhung der Wohnungsgeldzuschüsse aller Unterbeamten um 50 v. H. ein. Durch das Besoldungsgesetz vom 15. Juli 1909 und die Diätenordnung vom 28. Juli 1909 sind mit Wirkung vom 1. April 1908 die Dienstbezüge der etatsmäßigen Beamten und Unterbeamten und der Diätare weiter einheitlich aufgebessert worden. Auch die Vergütungen und Tagegelder der nicht im Diätarverhältnisse stehenden Beamten und die Löhne der Arbeiter usw. haben eine angemessene Aufbesserung erfahren. Auf Grund von Ermittlungen über den tatsächlichen Wohnungsaufwand der Beamten ist gleichzeitig mit der allgemeinen Steigerung der Tarifsätze die Ortsklasseneinteilung für die Gewährung der Wohnungsgeldzuschüsse neu geregelt worden. Den Ober-Postpraktikanten wurde der Wohnungsgeldzuschuß der höheren Beamten (Tarifklasse III) zuerkannt. Bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung beträgt der durch die Besoldungsaufbesserungen jährlich verursachte Mehraufwand gegenwärtig insgesamt 57 Millionen Mark.

Zur Befriedigung des dienstlichen Bedürfnisses sind die etatsmäßigen Stellen im Berichtszeitraum um 27237 (8837 für Beamte, 18400 für Unterbeamte) vermehrt worden.

Die Zivilversorgung der Militäranwärter ist dadurch gefördert worden, daß ihnen seit dem 1. April 1908 außer den etatsmäßigen Stellen des mittleren Post- und Telegraphendienstes auch die Diätarstellen, und zwar ein Viertel der Gesamtstellenzahl, zugänglich gemacht worden sind. Dank dieser Maßnahme ist es möglich gewesen, in den Jahren 1908, 1909 und 1910, in denen so gut wie keine neuen etatsmäßigen Stellen für mittlere Beamte



geschaffen worden sind, eine angemessene Anzahl von Militäranwärtern in mittleren Beamtenstellen unterzubringen.

Die Zahl der im Post- und Telegraphendienste dauernd beschäftigten weiblichen Personen belief sich am 1. April 1911 auf 22392, darunter waren 5777 etatsmäßig angestellte Gehilfinnen sowie 2436 Postagentinnen und Inhaberinnen von Post- und Telegraphenhilfstellen. Bei Postämtern III werden neuerdings weibliche Personen als Gehilfinnen oder Schreibhilfen verwandt, soweit es die Verhältnisse irgend gestatten; die Beschränkung auf Familienglieder des Vorstehers ist aufgehoben worden.

Die Anwartschaft auf Beförderung in die gehobenen Stellen des Unterbeamtendienstes, deren Zahl Ende März 1911 16500 betrug, ist seit 1908 allgemein von dem Bestehen einer Fachprüfung abhängig. Von den 7436 Unterbeamten, die bis Ende Oktober 1910 die Prüfung mit Erfolg abgelegt haben, sind mehr als 5000 in Stellen für gehobene Unterbeamte bereits eingerückt. Seit 1. April 1908 sind bei größeren Verkehrsämtern weitere, bisher von Beamten wahrgenommene einfachere Dienstverrichtungen gehobenen Unterbeamten übertragen worden, auch können diese jetzt zur Vertretung von Beamten herangezogen werden.

Zur Verminderung der Personalausgaben werden seit Jahren im Zusammenhange mit der Vereinfachung der Betriebs- und Verwaltungsgeschäfte und der zunehmenden Arbeitsteilung, soweit es unter Schonung der Interessen des vorhandenen Personals angängig ist, Dienstgeschäfte, die bisher von besser vorgebildeten und demgemäß höher besoldeten Beamten verrichtet worden waren, auf geringer besoldete Kräfte übertragen. Auch technische Hilfsmittel (Maschinen, Automaten) werden nach Möglichkeit zum Ersatz und zur Erleichterung der menschlichen Arbeit verwandt. Die Einstellung neuer Anwärter für den höheren und mittleren Beamtendienst hat infolgedessen eingeschränkt werden können.

Das Gesamtpersonal umfaßte Ende 1910: 209589 Köpfe (85533 Beamte, 124056 Unterbeamte einschließlich der Postillione der reichseigenen Posthaltereien). Außerdem waren 60960 Personen tätig als Postillione der nicht reichseigenen Posthaltereien, als Posthilfsboten, im Nebenamt oder auf Vertrag.

Die der wissenschaftlichen Ausbildung der Beamten dienende Bücher- und Kartensammlung des Reichs-Postamts, die durch sorgfältige Auswahl der einschlägigen Neuerscheinungen des Büchermarkts dauernd ergänzt wird, umfaßt 45000 Bände und 30000 Kartenblätter. Die Büchereien der Ober-Postdirektionen zählen insgesamt 87000 Werke mit 145000 Bänden, darunter zahlreiche, dem Bildungsgrade der Unterbeamten entsprechende gute Bücherwerke, namentlich geschichtlichen Inhalts; sie wurden jährlich von 88000 Angehörigen der Verwaltung benutzt.

Mit Ausnahme der dienstjüngeren erhalten sämtliche Beamte und Unterbeamte in jedem Jahre je nach der Dienststellung und dem Lebensalter einen Erholungsurlaub von 7 Tagen bis zu 4 Wochen. Die Einrichtung ist auf die ständig beschäftigten Personen im Arbeiterverhältnis ausgedehnt worden. Auch die Sonntagsruhe für das Personal ist wesentlich gefördert worden. Grundsätzlich soll jeder Beamte und Unterbeamte in einem Zeitraume von 2 Wochen für einen Sonntag oder für zwei halbe Sonntage vom Dienste befreit sein und mindestens alle 4 Wochen einen ganz freien Sonntag erhalten; tatsächlich genießen aber viele Beamte und Unterbeamte Sonntagsruhe über dieses Maß hinaus.

Die Beschäftigungsverhältnisse der Telegraphenarbeiter (einschließlich der Handwerker) sind einheitlich geregelt, auch die Löhne den Teue-

rungsverhältnissen entsprechend mehrfach aufgebessert worden. Um die Verwaltung mit den Telegraphenarbeitern mehr in persönliche Fühlung zu bringen, über ihre Wünsche besser unterrichtet zu sein, und um im Wege geordneter Verhandlungen schwebende Fragen zu klären, sind am 1. April 1908 Arbeiterausschüsse ins Leben getreten. Älteren Telegraphenarbeitern von mindestens zwanzigjähriger Dienstzeit, die nicht in das Unterbeamtenverhältnis übernommen werden konnten, werden einmalige Belohnungen gewährt, die von 5 zu 5 Jahren zahlbar sind und sich angemessen erhöhen. Arbeiter mit längerer Dienstzeit erhalten beim Eintritte der Arbeitsunfähigkeit fortlaufende Unterstützungen; ebenso werden den Hinterbliebenen solcher Arbeiter Unterstützungen bewilligt.

Die 41 Postkrankenkassen zählten Ende 1910 47 800 Mitglieder (gegen 36 384 Ende 1905). Die Kassenbeiträge der Mitglieder waren Ende 1910 im Durchschnitt auf $2{,}_{40}$ v. H. des Diensteinkommens festgesetzt. Von den versicherungspflichtigen Mitgliedern werden $^2/_3$ des Beitrags eingezogen, während $^1/_3$ auf die Postkasse übernommen wird; freiwillige Mitglieder zahlen den vollen Beitrag. Die Dauer der Krankenunterstützung beträgt bei sämtlichen Kassen 39 Wochen. Die Gesamtausgabe der Kassen hat 1910 1 299 443 Mark (gegen 740 822 Mark i. J. 1905) betragen. Ihr Vermögen ist von 595 374 Mark Ende 1905 auf 939 297 Mark und der darin enthaltene Reservefonds von 576 144 Mark Ende 1905 auf 923 010 Mark am Schlusse des Jahres 1910 angewachsen.

Das Vermögen der Kaiser-Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hat sich durch Zuwendungen und Geschenke auf 702 850 Mark in Hypotheken und Wertpapieren (gegen 671 500 Mark Ende März 1906) sowie auf 88 600 Mark in Dokumenten für Freistellen erhöht.

Aus den Einkünften der Stiftung sind 138 009 Mark gewährt worden, nämlich:

an Reisestipendien für 17 Beamte	18 000 Mark,
an Studienstipendien für Angehörige von Beamten und Unterbeamten in 324 Fällen	62 950 -
an Unterstützungen für Beamte und Unterbeamte und deren Hinterbliebene in 621 Fällen	57 059 - .

Das Vermögen der Post-Unterstützungskasse betrug Ende März 1911 990 150 Mark; aus dieser Kasse wurden zusammen 47 370 Personen unterstützt.

Die Verwendung von Postvertrauensärzten ist weiter ausgedehnt worden; Ende 1910 waren an 73 Orten 102 Postvertrauensärzte tätig (gegen 62 Orte und 84 Ärzte Ende 1905).

Den 41 Post-Spar- und Darlehnsvereinen für Angehörige der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gehören rund neun Zehntel der Beamten und Unterbeamten an. Im Berichtszeitraume sind gestiegen:

die Mitgliederzahl von 175 713 auf 219 418,

die Summe der Jahresbeiträge von 16 400 796 Mark auf 20 838 226 Mark,

das Gesamt-Sparguthaben der Mitglieder von 50 627 268 Mark auf 65 577 837 Mark,

das gesamte Vereinsvermögen von 51 623 354 Mark auf 66 939 792 Mark.

Darlehen wurden an Vereinsmitglieder bewilligt: 1910 in 65 063 Fällen mit 9 427 529 Mark (gegen 49 045 Fälle mit 6 704 846 Mark i. J. 1905). An Zinsen und Gewinnanteilen der Mitglieder sind aufgekommen: 1910 2 468 449 Mark (gegen 1 837 425 Mark i. J. 1905). Die Spareinlagen wurden 1910 durch-

schnittlich mit 4,02 v. H. verzinst. Die Reservefonds der sämtlichen Vereine betrugen Ende 1910 zusammen 1 006 215 Mark.

Von der dem Personale gebotenen Gelegenheit, Lebensversicherungen abzuschließen, wobei die Einziehung und Abführung der Versicherungsbeiträge durch die Verwaltung vermittelt wird, haben wiederum zahlreiche Beamte und Unterbeamte Gebrauch gemacht. Bei den Lebensversicherungen von Unterbeamten unter Gewährung eines Prämienzuschusses aus der Postkasse ist eine Zunahme von 5681 Versicherungen über 8 604 700 Mark, bei den Lebensversicherungen von Beamten und Unterbeamten ohne Prämienzuschuß aus Postmitteln eine Vermehrung um 12 323 Versicherungen über 35 016 169 Mark eingetreten. Zu der 1905 eingeführten Militärdienstversicherung ist seit 1908 eine Aussteuer- und Studiengeld-Versicherung von Söhnen und Töchtern der Beamten und Unterbeamten getreten. Der Bestand an Versicherungen dieser drei Arten, bei denen die Einziehung der Prämien ebenfalls durch die Verwaltung erfolgt, belief sich Ende März 1911 auf 2614 über 3 519 800 Mark.

Der Unfallversicherung nach dem Gewerbe-Unfallversicherungsgesetze vom 30. Juni 1900 unterlagen im Betriebe der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Ende 1910 rund 46 300 im Arbeiterverhältnisse stehende Personen. In der Berichtszeit sind von der Post-Versicherungskommission, der für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bestehenden Ausführungsbehörde, für 488 neue Betriebsunfälle Unfallentschädigungen angewiesen worden.

Die 1897 aufgenommene Wohnungsfürsorge für die Unterbeamten an Landorten und allein gelegenen Bahnhöfen, die sich seit 1902 in besonders dringenden Fällen auch auf Unterbeamte in Städten und auf geringer besoldete Beamte erstreckt, ist weiter fortgesetzt worden. Von 1897 bis 1910 wurden insgesamt zum Ankaufe von Wohnhäusern 8 083 000 Mark und an Mieten für Wohnhäuser 1 114 100 Mark durch den Reichshaushalts-Etat bewilligt. Mit diesen Mitteln wurden in mehr als 800 Orten

653 Häuser mit 1781 Familienwohnungen und 179 Zimmern für Unverheiratete angekauft sowie

245 Häuser mit 638 Familienwohnungen und 79 Zimmern für Unverheiratete gemietet.

In gesundheitlicher Beziehung hat die Verwaltung eine Reihe von hygienischen Maßnahmen und Einrichtungen getroffen, durch die Erkrankungen des Personals vorgebeugt oder Heilung und Genesung von Krankheiten angestrebt werden. Besondere Fürsorge wird der Bekämpfung der Tuberkulose zugewandt. Im Interesse ihrer kur- und erholungsbedürftigen Angehörigen sind von der Verwaltung eigene Erholungs- und Genesungsheime in Blankenburg (Harz) und in Bad Nauheim gegründet worden, in denen gegen mäßige Bezahlung Unterkunft und Verpflegung gewährt wird, und die sich eines lebhaften Besuchs erfreuen. Die von Unterbeamtenvereinen errichteten Erholungsheime in Templin, Zobten (Bz. Breslau) und Hohenstein (Sächs. Schweiz) haben aus der Postkasse an unverzinslichen Beihilfen insgesamt 155 000 Mark erhalten, die nach 30 Jahren in das Eigentum der Vereine übergehen. Für die im Postbegleitungsdienst auf Eisenbahnen beschäftigten Beamten und Unterbeamten wurden an Orten mit längerem Überlager, und wo die zur Unterkunft erforderlichen Wohnungen entweder überhaupt nicht oder doch nur zu unverhältnismäßig hohen Preisen zu erlangen sind, amtliche Unterkunftsräume hergerichtet. Um die Betriebstellen des Reichs-Postgebiets eingehend über das Verhalten in Seuchenzeiten zu belehren, ist eine »Anweisung zur Bekämpfung gemeingefähr-



licher Krankheiten im Post- und Telegraphenverkehr« erlassen worden.

Aus dem Abschnitt über Postkurse und Postwagen ist zu erwähnen, daß die Zahl der Postkurse auf Landstraßen, der Personenposten auf diesen Kursen und der Postreisenden infolge der fortschreitenden Ausdehnung des Eisenbahnnetzes einen weiteren Rückgang erfahren hat.

Für die in Schnellzügen verkehrenden Bahnposten werden seit 1907 Bahnpostwagen von 17 m Länge beschafft. Da sie durchweg stärker gebaut sind als die bisher in Schnellzügen verwandten 12 m langen Bahnpostwagen, und da außerdem eine Anzahl von ihnen mit besonderen 2 m langen Schutzabteilen an beiden Stirnwänden ausgestattet ist, bieten sie bei Eisenbahnunfällen eine ungleich größere Sicherheit für das Personal und die Postladung. Diese 17 m langen Wagen haben außer den üblichen Löschvorrichtungen und Werkzeugen noch Leitern, damit dem Personal im Falle der Gefahr auch von außen Hilfe gebracht werden kann.

Der weiteren Entwicklung des Kraftwagenverkehrs entsprechend ist die Zahl der zur Postsachenbeförderung verwandten Kraftfahrzeuge bedeutend gestiegen. Ende März 1911 waren an solchen Fahrzeugen, die ausschließlich zur Postsachenbeförderung dienen, zusammen 79 vorhanden, darunter 71 reichseigene und 8 gemietete. In den Bezirken Cassel, Darmstadt und Oppeln werden seit 1906 und 1907 zu Personenposten nach auswärts 8 Kraftomnibusse benutzt, die mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 15,6 km in der Stunde fahren. Kraftwagenlinien, die Gemeinden und Privatunternehmer für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet haben, werden jetzt in 31 Fällen zur Postsachenbeförderung mitverwendet, darunter je eine Linie gemeinsam mit der württembergischen und mit der französischen Postverwaltung.

Dem Abschnitt über die Postdampfschiffverbindungen entnehmen wir, daß die Postverbindungen nach Borkum und Norderney vermehrt und durch Einstellung leistungsfähigerer Dampfer verbessert worden sind. Die bisher nur während der Badezeit bestehende täglich zweimalige Postsachenbeförderung nach Amrum und Sylt wurde auf einen größeren Teil des Jahres ausgedehnt. Zur Vermeidung des mit großem Zeitverluste verbundenen Umwegs über Kopenhagen, den bis dahin Postsendungen aus Deutschland nach Bornholm nehmen mußten, ist seit Juli 1909 während der Monate Juli und August eine regelmäßige unmittelbare Postverbindung zwischen Saßnitz und Bornholm mit den wöchentlich viermal verkehrenden Dampfern der Reederei Bräunlich in Stettin eingerichtet worden. Durch die Umwandlung der bisherigen deutsch-schwedischen Postdampferlinie Saßnitz–Trälleborg in eine am 6. Juli 1909 eröffnete Eisenbahn-Dampffährenverbindung hat die Postverbindung zwischen Deutschland und Schweden eine wesentliche Vervollkommnung erfahren, indem der Bahnpostwagen jetzt zwischen Berlin und Stockholm durchläuft, die Post also in Saßnitz und Trälleborg nicht mehr umgeladen zu werden braucht; es kann mithin während der Seefahrt im Bahnpostwagen weiter gearbeitet werden.

Die Reichs-Postdampferlinien nach Ostasien und Australien haben sich zufriedenstellend weiter entwickelt. Auf der ostasiatischen Linie ist das Dampfermaterial verbessert worden. Infolge des großen wirtschaftlichen Aufschwunges des Kiautschou-Schutzgebiets laufen die Dampfer seit Oktober 1910 Tsingtau bei jeder Reise abwechselnd auf der Aus- und der Heimreise an; auch Algier wird seit September 1907 auf der Aus- und der Heimreise regelmäßig angelaufen. Zur Herstellung einer durchgehenden Verbin-



dung von den Vereinigten Staaten von Amerika nach den indischen und den ostasiatischen Plätzen ist ein Anschluß der ostasiatischen Reichs-Postdampfer an die von New York kommenden Mittelmeerdampfer des Norddeutschen Lloyd in Neapel eingerichtet worden. Auf der australischen Reichs-Postdampferlinie, die seit Anfang 1910 auch Algier auf der Ausreise regelmäßig und auf der Heimreise nach Bedarf anläuft, wird der Dienst nur noch durch die größeren Dampfer der Barbarossa- und der Feldherrnklasse besorgt.

Die Verbindungen des Schutzgebiets von Neuguinea sind bedeutend erweitert, insbesondere ist eine Anschlußlinie zwischen Singapore und dem Schutzgebiet unter gleichzeitiger Beibehaltung der Fahrten auf der Austral-Japan-Linie wieder hergestellt worden. Seit August 1908 ist auch die Insel Jap (Westkarolinen) in den Verkehr der Austral-Japan-Linie einbezogen. Dadurch ist nicht nur eine unmittelbare Verbindung des Karolinen-Inselgebiets mit dem Bismarck-Archipel und dem Gouvernementsitz in Rabaul sowie mit Kaiser-Wilhelmsland hergestellt, sondern für das Schutzgebiet Neuguinea auch die Möglichkeit geschaffen worden, Telegramme nach Jap zur Beförderung durch das da einmündende deutsche Kabel zu übermitteln. Auch Angaur (Palau-Inseln), dessen reiche Phosphatlager von der deutschen Südsee-Phosphat-Aktiengesellschaft abgebaut werden, wird von den Dampfern der Austral-Japan-Linie je sechsmal im Jahre auf der Aus- und der Heimreise angelaufen.

Von den Reichs-Postdampferlinien der Deutschen Ostafrika-Linie in Hamburg wird seit Mai 1907 an Stelle der bis dahin vierwöchentlichen Rundfahrten um Afrika auf der Hauptlinie und der bisherigen vierwöchentlichen Fahrten auf der Zwischenlinie zwischen Hamburg und Beira ein dreiwöchentlicher Dienst auf der Hauptlinie und ein sechswöchentlicher Frachtdampferverkehr auf der Zwischenlinie zwischen Hamburg und Daressalam unterhalten. Bei jeder Rundfahrt werden auf der Aus- und der Heimreise die deutsch-südwestafrikanischen Häfen Swakopmund und Lüderitzbucht für Personen- und Postverkehr angelaufen.

Die von der Hamburg-Amerika Linie unterhaltene Postdampfschiffverbindung Schanghai–Tsingtau–Tientsin hat nach wie vor dazu beigetragen, einen regelmäßigen Postbeförderungsdienst nach und von den deutschen Postanstalten an der ostasiatischen Küste sicherzustellen und den deutschen Handel in Ostasien zu fördern. Mit der genannten Linie ist daher unter Gewährung der bisherigen Reichsbeihilfe ein neuer Vertrag wegen Weiterführung der Dampfschiffverbindung unter Berücksichtigung der Eisenbahnanschlüsse über Sibirien abgeschlossen worden.

In den Fahrplan des zwischen Sydney und Hongkong verkehrenden Dampfers »Germania« der Jaluit-Gesellschaft sind seit Ende 1906 neben den Marshall-Inseln, Karolinen und Marianen auch die Palau-Inseln einbezogen worden; seit 1909 besucht der Postdampfer »Germania« auf seinen Fahrten auch regelmäßig Rabaul.

Von den sonst jetzt für Postzwecke benutzten, von deutschen Gesellschaften unterhaltenen Dampferlinien fahren:

1. der Norddeutsche Lloyd in Bremen
   - wöchentlich dreimal nach den Vereinigten Staaten von Amerika (New York, Philadelphia und Baltimore),
   - zweiwöchentlich nach Brasilien,
   - zweiwöchentlich nach dem La Plata (Montevideo und Buenos Aires),
   - monatlich nach Cuba und
   - zweiwöchentlich von Marseille über Genua und Neapel nach Griechenland, Constantinopel und dem Schwarzen Meere;



2. die Hamburg-Amerika Linie in Hamburg
   wöchentlich drei- bis viermal nach den Vereinigten Staaten (New York, Baltimore, Boston, New Orleans und Philadelphia),
   monatlich viermal nach Mexiko,
   monatlich sechsmal nach Westindien und Mittelamerika,
   monatlich drei- bis viermal nach Ostasien und
   monatlich einmal nach Arabien und Persien;
3. die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika Linie
   monatlich zweimal nach Nordbrasilien (Amazonenstrom),
   wöchentlich einmal nach Mittelbrasilien bis Santos,
   monatlich drei- bis viermal nach Südbrasilien und
   monatlich acht- bis neunmal nach dem La Plata;
4. die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« in Hamburg (unter Beteiligung der Hamburg-Amerika Linie)
   wöchentlich nach Chile und Peru mit Verlängerung in vier Wochen zweimal bis Ecuador und in vier Wochen einmal bis San Francisco und dem Puget Sound;
5. die Woermann-Linie in Hamburg in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika Linie und der Hamburg-Bremer Afrika-Linie
   monatlich dreizehnmal nach Westafrika, darunter fünfmal nach Togo, dreimal nach Kamerun, zweimal nach Deutsch-Südwestafrika;
6. die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen
   zweiwöchentlich nach dem La Plata;
7. die Roland-Linie in Bremen
   zweiwöchentlich nach Chile und Peru;
8. die Oldenburgisch-Portugiesische Dampfschiffahrts-Reederei in Oldenburg (Grhzgt.)
   monatlich dreimal nach Marokko;
9. die Deutsche Levante-Linie in Hamburg
   monatlich dreimal nach dem Piräus, Constantinopel und dem Schwarzen Meere und
   monatlich zweimal nach Alexandrien mit Verlängerung einmal monatlich nach Syrien;
10. die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg
   wöchentlich nach Australien und
   sechswöchentlich nach Niederländisch-Indien;
11. die Bremer Linie »Atlas«
   vierwöchentlich nach Syrien;
12. die »Ozean-Linie« in Flensburg
   monatlich nach Cuba.

Im Mittelmeere betätigt sich an der deutschen Dampfschiffahrt neben der Deutschen Levante-Linie und der Bremer Atlas-Linie auch der Norddeutsche Lloyd in Bremen durch meistens wöchentliche Fahrten zwischen Marseille, Neapel und Alexandrien, zum Teil unter Berührung von Tunis.

Infolge bedeutender Zunahme des Verkehrs in den deutsch-amerikanischen Seeposten zwischen Bremen und Hamburg einerseits und New York anderseits war eine Erweiterung der Seepostdiensträume und eine dauernde Vermehrung des Seepostpersonals erforderlich.

Seit dem Beginne der Neuordnung des Landpostdienstes sind jetzt 30 Jahre verflossen. Wie sich die Postverkehrsverhältnisse auf dem flachen

Lande in diesem Zeitraume verbessert haben, veranschaulicht die nachfolgende Zusammenstellung:

	Ende 1880	Ende 1910
Zahl der Poststellen	3 339	29 181
nämlich Postagenturen	3 339	10 313
Posthilfstellen	—	18 868
- - Bestellreviere	12 546	31 514
- - Landbesteller zu Fuß	12 480	27 089
- - fahrenden Landbesteller	—	2 038
- - Landbriefkasten	29 063	52 153.

Unter den jetzt vorhandenen 135 450 Landorten und sonstigen Wohnstätten haben 65 600 eine mehr als werktäglich einmalige Bestellung.

Der folgende Abschnitt ist dem Post-Scheck- und Überweisungsverkehr gewidmet. Dieser Dienstzweig ist am 1 Januar 1909 im Reichs-Postgebiet und zur nämlichen Zeit und nach den gleichen Grundsätzen auch in Bayern und Württemberg eingeführt worden, so daß das Deutsche Reich hinsichtlich des Postscheckverkehrs ein einheitliches Verkehrsgebiet darstellt, dessen Einrichtungen ohne Rücksicht auf die Grenzen der drei Postgebiete jedermann unter den gleichen Bedingungen zugänglich sind. Die Fortschritte des neuen Dienstzweigs, der der Förderung des bargeldlosen Zahlungsausgleichs dient, sind überaus groß. Mit 8490 Kontoinhabern wurde am 1 Januar 1909 der Betrieb im Reichs-Postgebiet eröffnet. Zwei Jahre später, Ende 1910, war ihre Zahl bereits auf mehr als 49 800 gestiegen; der Umsatz auf ihren Konten durch Gut- und Lastschriften betrug fast 18 1/2 Milliarden Mark. Bei der starken Zunahme an Kontoinhabern darf an diese neuzeitliche Schöpfung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die berechtigte Erwartung geknüpft werden, daß der Scheck in nicht allzuferner Zeit in Deutschland volkstümlich werden wird. Bereits ein Jahr nach seiner Einführung wurde der Wirkungskreis des Postschecks über Deutschlands Grenzen hinaus erweitert; ein solcher internationaler Dienst besteht nunmehr im Verkehr mit Österreich, Ungarn, der Schweiz und Belgien.

Die Konten der Teilnehmer am Postscheckverkehr werden bei den Postscheckämtern geführt, von denen im Reichs-Postgebiete 9 bestehen, nämlich in Berlin, Danzig, Breslau, Leipzig, Hamburg, Hannover, Cöln, Frankfurt (Main) und Karlsruhe (Baden). Hierzu kommen in Bayern die Postscheckämter in München, Nürnberg, Ludwigshafen (Rhein) und in Württemberg das Postscheckamt in Stuttgart. Die Postanstalten beteiligen sich an der Durchführung des Postscheckverfahrens dergestalt, daß sie vom Publikum bare Einzahlungen durch »Zahlkarte« entgegennehmen und auf Anweisung der Postscheckämter die Beträge der von Kontoinhabern ausgestellten »Postschecks« an die darin benannten Empfänger auf »Zahlungsanweisung« auszahlen. Auch überweisen die Postanstalten auf Wunsch die für Kontoinhaber eingehenden Postanweisungsbeträge auf deren Postscheckkonto.

Das Hauptzahlungsmittel im bargeldlosen Überweisungsverkehr, dessen Pflege die vornehmste Aufgabe des neuen Dienstzweigs bildet, ist die »Überweisung«. Sie kann vom Kontoinhaber über jeden beliebigen Betrag ausgestellt werden, soweit auf seinem Konto Guthaben verfügbar ist. Die Kontoinhaber können in einer Überweisung auch Gutschriften für mehrere

Empfänger zusammenfassen und ebenso durch einen Scheck Auftrag zur Barzahlung an mehrere Empfänger erteilen.

Im Interesse der Verkehrserleichterung können die für einen Kontoinhaber durch Postauftrag oder Nachnahme eingezogenen Beträge von der diesen Auftrag ausführenden Postanstalt mit Zahlkarte seinem Postscheckkonto überwiesen werden. Auch bei Zahlungen an Postkassen ist die Verwendung von Postschecks zugelassen worden. Fernsprechgebühren, Zeitungsbezugsgelder werden — ohne daß es der Ausstellung eines Postschecks bedarf — auf einmaligen Antrag des Kontoinhabers von seinem Postscheckkonto abgeschrieben. In gleicher Weise können Steuerzahlstellen mit Postscheckkonto mit den Postscheckämtern vereinbaren, daß die Steuerbeträge der Kontoinhaber ein für allemal zu den Fälligkeitsterminen durch einfache Abschreibung von den Postscheckkonten berichtigt werden.

Besondere Erleichterungen sind für den Überweisungsverkehr mit der Reichsbank getroffen. Postscheckkontoinhaber können von ihrem Postscheckkonto Beträge auf das Postscheckkonto der Reichsbank zur Gutschrift auf ihrem eigenen oder einem anderen Reichsbankgirokonto überweisen. Ebenso kann der Inhaber eines Reichsbankgirokontos Beträge von diesem Konto durch Vermittelung des Postscheckkontos der Reichsbank auf sein eigenes oder ein anderes Postscheckkonto überführen.

Die im Scheck- und Überweisungsverkehr durch die Bareinzahlungen aufkommenden Gelder dienen zunächst dazu, die Kassenbestände bei den Postscheckämtern und den Postanstalten in dem durch die Barrückzahlungen bedingten Umfange zu verstärken. Soweit die eingezahlten Gelder nicht für diesen Zweck zurückgehalten werden müssen, werden sie gegen eine der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zufließende Zinseinnahme von jährlich 3 v. H. der Reichshauptkasse zur Verstärkung ihrer Betriebsmittel überwiesen oder sonst nach bestimmten Grundsätzen zinstragend angelegt.

Das Guthaben der Kontoinhaber, das 1909 durchschnittlich rund 53 924 000 Mark betrug, belief sich im März 1911 auf rund 106 700 000 Mark. Von der Gesamtzahl der Kontoinhaber — Ende März 1911 54 062 — sind etwa 80 v. H. Geschäftsleute und gewerbliche Unternehmungen.

Um die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern und für den inneren Betrieb, namentlich unter der Wirkung des Massenverkehrs, immer neue Vereinfachungen zu schaffen, sind im weiten Umfange die Errungenschaften der modernen Technik verwertet worden, die es gestatten, mechanische Verrichtungen verschiedenster Art unter Ersparung menschlicher Arbeitskraft durch Maschinen ausführen zu lassen. Aus dem Abschnitte des Berichts »Mechanische Hilfsmittel für den Postbetrieb« bieten nachstehende Angaben besonderes Interesse. Ende 1910 waren rund 600 amtliche Postwertzeichen-Automaten im Betriebe, die in diesem Jahre nahezu 48 Millionen Postwertzeichen abgesetzt haben. Auf Anregung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wurden Stempelapparate für Postanweisungen und Automaten für die Einlieferung von Einschreibbriefen erbaut. Mit Hilfe des Stempelapparats vermag der Schalterbeamte drei Stempelabdrücke und zwei mehrstellige Zahlen, die sonst einzeln mit der Hand beim Buchen einer Postanweisung aufgedruckt und handschriftlich eingetragen werden müssen, durch einmaliges Drehen einer Kurbel aufzubringen. Die Benutzung dieses Apparats beschleunigt daher das Annahmegeschäft, entlastet den Schalterbeamten und gewährt außerdem eine erhöhte Sicherheit im Postanweisungsdienste. Die Versuche mit den Automaten für die Einlieferung von Einschreibbriefen sind noch nicht abgeschlossen. Der Bestand an Briefstempelmaschinen ist in der Berichts-



zeit von 43 auf 138 vermehrt worden, davon wird mehr als die Hälfte elektrisch angetrieben.

Besonderer Vorkehrungen bedurfte der gewaltig anschwellende Postscheckbetrieb. Das Bedrucken der einzelnen, in großen Mengen gleichzeitig eingehenden Zahlkarten mit dem Eingangstempel nahm zu viel Zeit in Anspruch. Es sind deshalb nach Entwürfen der Verwaltung elektrisch angetriebene Bohrmaschinen hergestellt worden, die gleichzeitig 200 und mehr Zahlkarten lochen und durch die Lage der einzelnen Lochung im Papier den Eingangstag kennzeichnen. Bei den Postscheckämtern befinden sich ferner Hochdruckstempelmaschinen im Betriebe, die die Zahlungsanweisungen usw. mit einem farbigen Stempelabdrucke versehen und sie dadurch gegen Fälschung schützen. Diese Maschinen sind so eingerichtet, daß sie gleichzeitig den Abgangstempel aufdrucken und die Karten automatisch aufstapeln. Das Schließen der allabendlich in großen Massen von den Scheckämtern abzusendenden Briefumschläge mit den Kontoauszügen wird durch besondere Briefschließmaschinen ausgeführt, die noch jeden Umschlag mit dem Firmenstempel des Postscheckamts versehen. Für das Öffnen der bei den Postscheckämtern täglich zusammenströmenden Briefe mit Zahlkarten, Überweisungen, Postschecks usw. werden Schneidemaschinen benutzt, die gleichzeitig von 50 und mehr Briefumschlägen je einen schmalen Streifen abtrennen. Die entleerten Umschläge werden nachträglich noch über einen Durchleuchtetisch hinweggeführt, der sie von unten her belichtet und etwa nicht herausgenommene Einlagen erkennen läßt. Nach Bedarf sind bei den Postscheckämtern ferner kleine Druckereibetriebe — teils Kopfdruckpressen, teils kleinere automatische Tiegeldruckpressen oder auch kleine Schnellpressen — eingerichtet worden, bei denen die Zahlkarten usw. mit der Kontonummer und dem Namen und Wohnorte des Kontoinhabers versehen werden. Heftmaschinen und Maschinenscheren sowie Hebelschneidemaschinen zum Zerschneiden der bogenweise bedruckten Zahlkarten ergänzen diese Betriebe.

Kleine Schnellpressen werden auch bei den meisten Ober-Postdirektionen und bei einzelnen großen Ämtern verwandt, um eilige Schriftstücke in größerer Zahl durch Druck oder Autographie schnell und billig herzustellen.

Die Schreib- und Rechenmaschinen sind in der Berichtszeit bedeutend vermehrt worden. Ende 1910 betrug die Zahl der Schreibmaschinen 424, die Zahl der Additions- und Rechenmaschinen 800, von denen die Mehrzahl elektrischen Antrieb hatte. An neuartigen Maschinen sind hinzugekommen: Multiplikationsmaschinen (namentlich zur Kursumrechnung im internationalen Postscheckverkehr), rechnende Schreibmaschinen und Sprechmaschinen. Mit Hilfe der Sprechmaschinen werden durch das Besprechen von Walzen Massenbuchungen ausgeführt, die etwa die dreifache Zeit erfordern würden, wenn sie handschriftlich geschähen. Mit elektrisch angetriebenen Abschleifmaschinen können die Walzen für spätere neue Benutzungen hergerichtet werden.

Bei den besonderen Postverladestellen mit elektrisch betriebenen Schiebebühnen ist dazu übergegangen worden, Förderwerke zum selbsttätigen Fortbewegen der Paketkarren einzurichten. Vielfach haben bedeutendere Verkehrsämter neue Aufzugsanlagen erhalten, die zumeist durch Elektromotoren angetrieben und mit Druckknopfsteuerung in Bewegung gesetzt werden. Bei einigen Postämtern mit starker Paketauflieferung sind Transportbänder zur Paketbeförderung zwischen Annahmestelle und Packkammer eingebaut worden.



Die Zahl der Dienstgebäude, in denen zur Erzielung guter Luft- und Lichtverhältnisse elektrisches Licht benutzt wird, ist von 392 auf 1330 gestiegen. Die in Diensträumen mit zahlreichem Personal eingerichteten, oft umfangreichen Lüftungsanlagen sind an einzelnen Stellen mit Vorrichtungen zum Filtrieren und Ozonisieren der Luft verbunden worden. Die größte Anlage dieser Art, im neuen Fernsprechgebäude in Hamburg, vermag stündlich bis zu 60 000 cbm gereinigte Luft zu fördern. Im Winter wird diese Luft erwärmt, im Sommer dagegen durch eine elektrisch angetriebene Kältemaschine abgekühlt. Zur Entfernung des Staubes aus den Diensträumen befinden sich an zahlreichen Orten Entstaubungsmaschinen im Betriebe. Für gründliches Reinigen der Postbeutel sorgt eine Anzahl Beutelschüttelwerke mit elektrisch betriebener Staubabsaugung, an die sich maschinell betriebene Beutelstopfereien und an einer Stelle auch eine besondere Waschanstalt angliedern. (Schluß folgt.)

Das schweizerische Postwesen im Jahre 1910.*)

Von H. Klär, Ober-Postinspektor in Berlin.

Dem Rechenschaftsberichte der schweizerischen Postverwaltung für das Jahr 1910 **) entnehmen wir folgendes.

Die Zahl der schweizerischen Postämter ist vermehrt worden um ein Zweigpostamt, zwei Postämter III. Klasse und 21 Postablagen. Die Gesamtzahl der Postdienststellen, einschließlich der 14 Agenturen im Auslande, belief sich danach auf 3952 (darunter 1985 Postablagen), und zwar gehörten an:

der I. Klasse (am Sitze der Kreispostdirektionen)	11	Ämter,
den Zweigämtern	85	-
der II. Klasse (Ämter mit mehreren Beamten)	224	-
der III. Klasse (übrige Ämter)	1 633	-
zusammen	1 953	Ämter.

Von der Gesamtzahl der Postdienststellen entfallen auf die

deutsche Schweiz	1 345	Postämter und	1 219	Postablagen,
französische Schweiz	499	- -	527	-
italienische Schweiz	109	- -	239	- .

Die Kopfzahl des fest angestellten Postpersonals belief sich Ende 1910 auf 13 283 gegenüber 13 021 im Vorjahre.

Nach ihrer Muttersprache gehörten 9176 Beamte dem deutschen, 3414 dem französischen und 693 dem italienischen Sprachstamm an. Außer dem fest angestellten Personale wurden Ende 1910 noch 779 geprüfte Postanwärter (darunter ein weiblicher) und 288 Lehrlinge beschäftigt.

*) Vgl. Archiv 1910, S. 682 ff.
**) Bericht des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1910.

Im Januar 1910 hat eine außerordentliche Prüfung hinsichtlich der Höhe der Gehaltsbezüge auf der Grundlage des Ergänzungsgesetzes vom 24. Juni 1909 stattgefunden. Auf Grund dieser Prüfung sind die Zusatzgehälter, die für 1909 besonders bewilligt worden waren, den den Beamten gesetzlich zustehenden Gehaltsbezügen zugeschlagen worden.

Im Jahre 1910 erreichten die Kautionen für das Postpersonal und die Postfuhrunternehmer eine Höhe von 52 508 000 frcs. Darunter waren von der Allgemeinen Schweizerischen Kautionsgesellschaft auf Gegenseitigkeit in 17 258 Fällen Kautionen in Höhe von 51 505 000 frcs gestellt worden. Die genannte Gesellschaft hatte im Jahre 1910 einen Gesamtverlustbetrag von 6 408,11 frcs zu decken. Gemäß den neuen Gesellschaftsatzungen von 1908 hat jedes neu eintretende Mitglied ein Eintrittsgeld von zwei vom Tausend der verlangten Kautionsumme zu entrichten. Im Bedarfsfalle wird den Gesellschaftern eine außerordentliche Steuer auferlegt, deren Betrag durch eine Generalversammlung zu beschließen ist. Im übrigen stehen der Gesellschaft zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten nur die Zinsen ihres Vermögens zur Verfügung.

Das Postkurswesen hat im Jahre 1910 folgende Änderungen erfahren. Es sind 25 neue Postkurse eingerichtet worden, von denen 12 auf Strecken entfallen, die vorher noch nicht von Postwagen befahren worden waren. Drei Fahrbotenkurse sind in Postkurse mit Personenbeförderung umgewandelt und vier neue Fahrbotenkurse eingerichtet worden. Außerdem haben zahlreiche Verbesserungen bestehender Einrichtungen stattgefunden. Die Fahrten sind vermehrt, größere Wagen eingestellt worden; die Fahrten werden während eines größeren Teiles des Jahres ausgeführt und auch auf die kältere Jahreszeit ausgedehnt; der Beiwagendienst ist erweitert worden. Der steigende Verkehr hat ferner eine Vermehrung der mit Pferdekraft ausgeführten Bestellfahrten sowie die Einrichtung von Bahnhofsfahrten in verschiedenen Städten nötig gemacht. Änderungen im Betriebe des Postkurswesens sowie die Eröffnung und Inbetriebnahme von Eisenbahnen veranlaßten die Aufhebung von 31 Postkursen. Die mit den Postfuhrunternehmern abgeschlossenen Verträge beliefen sich im Jahre 1910 auf 76 gegenüber 97 im Jahre 1909. Bei der öffentlichen Ausschreibung der Fuhrleistungen haben zum Teil bedeutend höhere Vergütungen bewilligt werden müssen als vorher.

Am 5. Juli 1910 ist das ganze Netz der Berninabahn zwischen St. Moritz und Tirano in Betrieb genommen worden Der Verkehr bleibt jedoch im Winter auf die Strecken St. Moritz–Pontresina–Morteratsch und Poschiavo–Tirano beschränkt. Während dieser Zeit befördert die Post nach wie vor Reisende und Postsendungen über den Berninapaß.

In Zürich ist der eigene Kraftwagenbetrieb aufgegeben worden; dagegen besteht er noch in Bern zur Beförderung von Personen und Postsendungen nach Detligen; eine Ausdehnung dieses Betriebs ist wegen der ungünstigen finanziellen Ergebnisse nicht in Aussicht genommen Weitere Kraftwagenunternehmungen, denen die Beförderung von Postsendungen übertragen ist, bestehen zur Zeit zwischen:

Neuchâtel–Chaumont, Liestal–Reigoldswil, Zofingen–Brittnau, Zürich–Forch–Eßlingen, Zug–Oberägeri–Baar–Menzingen, Heiden–Rheineck, Flawil–Degersheim, Lugano–Ponte Cremenaga, Locarno–Brissago.

Der Betrieb auf diesen neun Kraftwagenlinien hat sich in befriedigender Weise abgewickelt. Die Linie Neuchâtel – Chaumont wird indes demnächst infolge der Eröffnung einer Eisenbahn aufgehoben werden

Durch Hochwasser und sonstige Naturereignisse haben im Berichtsjahr in der Schweiz Unterbrechungen des Postkursdienstes stattgefunden, wie sie vorher fast niemals vorgekommen waren. Außer den Überschwem

mungen im Januar 1910, die besonders die Westschweiz betroffen haben, ist hauptsächlich das Hochwasser vom 15./16. Juni 1910 zu erwähnen, durch das der Verkehr auf der Gotthardbahn tagelang unterbrochen wurde. Während dieser Zeit mußten die Postsendungen über den Simplon geleitet werden. Im Prättigau wurde ferner die rhätische Bahn durch Hochwasser derart beschädigt, daß die Züge erst nach zwei Monaten wieder im vollen Umfange verkehren konnten.

Der Beförderungsdienst auf Eisenbahnen ist nach Möglichkeit weiterentwickelt und verbessert worden. Die Nummern der Bahnpostkurse sind mit den von den Eisenbahnen gebrauchten Bezeichnungen in Übereinstimmung gebracht worden. Zur Erleichterung des Dienstbetriebs ist dem Bahnpostpersonal u. a. gestattet worden, die im Bahnpostbriefkasten vorgefundenen Briefschaften abzusenden, ohne daß zuvor der Einlieferungsort auf ihnen handschriftlich vermerkt worden ist. Das Bahnpostpersonal hat im Jahre 1910 neue Leitübersichten sowie andere Leitbehelfe erhalten. Die Schaffnerbahnposten sind in solche I. und II. Klasse eingeteilt worden. Die der I. Klasse haben auch eingeschriebene Briefe zu bearbeiten und umzuleiten, wogegen die der II. Klasse nur mit den gewöhnlichen Briefschaften Befassung haben. Diese Einrichtung hat sich bewährt. Schaffnerbahnposten I. Klasse verkehren in etwa 330 Zügen. Im Jahre 1910 sind für die rhätische Bahn vier zweiachsige Postwagen erbaut worden. Sie haben keine seitliche Galerie und sind mit einer Heizvorrichtung nach dem Systeme Sulzer-Calcidum sowie mit elektrischem Lichte nach dem Systeme Brown, Bowery & Co. versehen. Drei Bahnpostwagen haben eine elektrische Heizung, drei an Stelle der Dampfheizung Ofenheizung und 33 Wagen Westinghousebremsen verschiedener Bauart erhalten. In eine große Anzahl von Wagen sind Fachwerke zum Sortieren der Pakete eingebaut worden. Um das Postpersonal nach Möglichkeit vor Unfällen beim Rangieren der Bahnpostwagen zu schützen, sollen die stehenden Wagen, in denen sich Postbeamte befinden, künftig durch Flaggen bezeichnet werden. Bahnpostwagen, an denen äußerlich die Flagge sichtbar ist, dürfen nur mit großer Vorsicht verschoben werden. Die Bahnpostwagen haben im Jahre 1910 täglich 64 239 km gegen 63 131 km im Vorjahre zurückgelegt. Die Ober-Postdirektion veröffentlicht an jedem 10. des Monats eine Übersicht über die Postdampfschiffverbindungen, aus der die Leitung, Beförderungsgelegenheit, Beförderungsdauer u. a. m. der Briefschaften nach überseeischen Ländern zu ersehen ist. Künftig wird je ein Exemplar der Übersicht den schweizerischen Gesandtschaften und Konsulaten in überseeischen Ländern regelmäßig zugesandt werden.

In Frauenfeld und Glarus sind Postscheckämter eröffnet worden. Die Zahl der Konten hat betragen Anfang des Jahres 7295, Ende des Jahres 9509; es ist also eine Zunahme von 2214 Konten eingetreten.*) Diese Zunahme wäre nicht erreicht worden, wenn nicht mehrere Sparkassen im großen Maßstabe für die Ausbreitung des Postscheckdienstes gewirkt und ihre Mitglieder ermuntert hätten, dem Scheckverkehr beizutreten. Während des abgelaufenen Jahres sind 4 755 615 Einzahlungen geleistet und 697 137 Schecks zur Einlösung vorgelegt worden.

Es hat betragen:

der Durchschnittsbetrag einer Einzahlung	128,20	frcs.
- - - Zahlung durch die Scheckämter	2 720,80	-
- - - Zahlungsanweisung auf Postämter	223,20	-
- - - Übertragung (im inneren Dienste)	1 485,90	-

*) Man hatte nur auf einen Zuwachs von 1000 Konten gerechnet.

das Durchschnittsguthaben eines Kontoinhabers am 31. 12. 1910	2 297,00 frcs
der Gesamtumsatz	3 297 602 257,00 -
d. s. gegenüber 1909 mehr	897 303 886,00 - .

Der internationale Überweisungsdienst ergab folgende Zahlen:

Überweisungen der Schweiz an

	Zahl	Betrag frcs
die deutsche Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung	16 272	3 125 719
Bayern	2 547	889 045
Württemberg	2 435	526 705
Österreich	1 072	631 273
Ungarn	44	10 280
Belgien	2	426
zusammen	22 372	5 183 448

Überweisungen an die Schweiz durch

	Zahl	Betrag frcs
die deutsche Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung	2 901	1 195 594
Bayern	656	386 312
Württemberg	358	200 856
Österreich	867	439 743
Ungarn	112	80 689
Belgien	7	4 762
zusammen	4 901	2 307 956.

Das Guthaben der Kontoinhaber betrug Ende 1910	21 847 640 frcs,
davon waren in Schuldverschreibungen angelegt	17 521 920 - .

Der Rest wurde als Betriebskapital benutzt. Die Umwandlungskurse für die Übertragungen haben sich im allgemeinen auf der Höhe der Börsenkurse gehalten.

Der von der schweizerischen Postverwaltung im Jahre 1910 bewältigte Verkehr ist aus folgender Übersicht (S. 17) über die Zahl der behandelten Sendungen zu ersehen

Eine starke Vermehrung ist hauptsächlich bei den Briefen, Postkarten, Zeitungen und Paketen eingetreten, jedoch ist die Vermehrung der Briefe geringer gewesen als im Jahre 1909. Dies hat seinen Grund in dem ungewöhnlichen Anwachsen der Zahl der Postkarten, von denen wiederum ein sehr großer Teil aus Ansichtspostkarten bestand. Der Paketzuwachs ist größer als der des Vorjahrs. Die Postanweisungen haben sich um 104 391 Stück verringert, was auf die steigende Zunahme des Postscheckverkehrs zurückzuführen ist.

Im Berichtjahre sind in 458 Fällen zusammen 59 094 frcs Entschädigung für Unfälle im Postbetriebe gezahlt worden. Davon entfielen 433 Fälle mit 47 171 frcs Entschädigung auf das Postpersonal einschließlich der Postillione und 25 Fälle mit 11 923 frcs Entschädigung auf andere Personen. Die Zahl der Unfälle hat zwar um 29 abgenommen, die gezahlte Entschädigung sich aber um 26 448 frcs gegen das Vorjahr erhöht.

Die Sammlungen des schweizerischen Postmuseums sind mehrfach bereichert worden. Vor allem hat die Freimarken- und Wertstempelsammlung einen bemerkenswerten Zuwachs erfahren. Das Museum kann an allen Tagen, einschließlich der Sonn- und Feiertage, von 10 bis 12 Uhr besichtigt werden und erfreut sich des wachsenden Interesses des Publikums.

Gegenstand	Stück	Wert oder Betrag frcs
Briefe	178 063 035	—
Postkarten	102 298 277	—
Drucksachen	74 092 943	—
Warenproben	3 069 322	—
Zeitungen	185 786 388	—
Geschäftspapiere	291 495	—
Einschreibsendungen	7 503 929	—
Zahlungsbefehle (nur Inland)	348 138	—
Postanweisungen:		
Inland	6 349 307	617 279 746
Ausland	2 887 876	146 134 453
Pakete:		
Inland	28 296 166	1 477 195 003
Ausland	7 433 537	188 512 480
Nachnahmen:		
Inland	12 537 956	90 206 200
Ausland	805 650	16 503 039
Postaufträge:		
Inland	2 725 719	187 116 310
Ausland (nur die eingezogenen)	123 316	5 047 589
Postscheck- und Giroverkehr:		
Gutschriften	5 979 011	1 651 122 281
Lastschriften	1 421 129	1 646 479 975
Zahl der beförderten Reisenden	1 832 014	—

Während der großen Manöver von Ende August bis Mitte Oktober 1910 ist der Postverkehr mit den Truppen, die eine Stärke von 80 000 Mann hatten, durch die Feldpost besorgt worden. Im ganzen waren 12 Feldpostämter mit ungefähr 150 Beamten eingerichtet, außerdem aber noch zwei mobile Hilfsämter im Betriebe. Die Feldpost hat allen Anforderungen entsprochen.

Im Berichtjahre sind 1 692 000 Freimarkenheftchen mit 48 276 000 Wertzeichen zu 2, 5, 10 und 25 cts gegen 1 680 000 Heftchen im Jahre 1909 verkauft worden. Um den Wünschen des Publikums zu entsprechen, gibt die Postverwaltung seit dem 1. März 1910 Bogen zu 90 Marken ab, die besonders zur Herstellung von Freimarkenheftchen gedruckt sind. An Antwortscheinen hat die schweizerische Postverwaltung im Jahre 1910 90 000 Stück (1909: 57 000 Stück) verkauft. Zum Umtausche sind 40 468 fremde Antwortscheine vorgelegt worden. Die Zahl der im Jahre 1910 ausgestellten Postausweiskarten hat 846 Stück betragen gegenüber 581 Stück im Jahre 1909. Die Zahl der Schließfächer hat sich um 895 Stück erhöht; Ende 1910 waren 14 062 vorhanden.

Das Finanzergebnis im Jahre 1910 war folgendes:

Einnahme	57 076 504	frcs.
Ausgabe	54 508 426	-
Überschuß	2 568 078	frcs.

Der Haushaltplan für 1910 hatte einen Fehlbetrag von 1 018 400 frcs vorgesehen. Das tatsächliche Finanzergebnis muß daher als außerordentlich günstig bezeichnet werden, zumal wenn man in Betracht zieht, daß das Inkrafttreten des neuen Besoldungsgesetzes gegenüber dem Vorjahr eine Mehrausgabe in Höhe von 3 648 804 frcs verursacht hat. Die Erhöhung der Einnahmen ist hauptsächlich auf eine Mehreinnahme von 2 312 250 frcs aus dem Verkaufe von Wertstempeln zurückzuführen. Bei den Ausgaben sollte nach dem Voranschlag eine Verminderung um 2 100 973 frcs gegen das Vorjahr eintreten. Man ersieht aus diesem Gesamtbilde, wie sehr sich die Finanzlage gebessert hat.

Am 5. April 1910 beendeten die gesetzgebenden Körperschaften die Beratung des Gesetzentwurfs über das Postwesen. Das Gesetz wurde am 13. April 1910 veröffentlicht, am 12. September 1910 in die Bundesgesetzsammlung aufgenommen und vom 1. Januar 1911 ab in Kraft gesetzt. Das neue Postgesetz enthält alle gesetzlichen Bestimmungen, die nunmehr für den schweizerischen Postbetrieb Geltung haben.

Der Artikel 90 des neuen Gesetzes bestimmt, daß der Bundesrat die Beamten zu ernennen hat, und daß diese für die Zeit ihrer Amtsführung eine Kaution stellen müssen. In seiner Botschaft über das Gesetz hatte der Bundesrat vorgeschlagen, diese Bestimmung in den Artikel 81 des Entwurfs aufzunehmen, um die Kautionspflicht für die Verwaltungsbeamten beschränken und mit der der Eisenbahnbeamten in Übereinstimmung bringen zu können. Da dieser Vorschlag keine Berücksichtigung gefunden hatte, beschloß der Bundesrat später, gelegentlich der Ausarbeitung der Ausführungsbestimmungen zum Postgesetze, d. h. der Vorschriften zur Ausführung des Artikels 90 dieses Gesetzes, die Frage der Einschränkung oder Abschaffung der Kautionspflicht für das gesamte Beamtenpersonal prüfen zu lassen, und beauftragte alle Zweige der Staatsverwaltung, einen Bericht über die Angelegenheit einzureichen. Auf Grund dieser Berichte richtete der Bundesrat unterm 31. Oktober 1910 eine Botschaft an die Bundesversammlung mit dem Ersuchen, die Kautionspflicht für alle Beamten der Bundesverwaltung abzuschaffen und den Artikel 90 des Bundesgesetzes über das Postwesen außer Kraft zu setzen. Mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse bei der Allgemeinen Schweizerischen Kautionsgesellschaft auf Gegenseitigkeit sowie auf verschiedene andere Umstände hat man jedoch die Aufhebung des Artikels 90 des neuen Gesetzes noch aufgeschoben.

Die Frage der Einrichtung von Postsparkassen ist im Jahre 1910 von neuem geprüft worden. Auch hat der Bundesrat am 8. März 1910 beschlossen, je einen Beamten der Post- und der Finanzverwaltung zum gründlichen Studium der Angelegenheit nach Frankreich und Österreich zu entsenden. Diese Beamten sollten sich sowohl über die Einrichtungen als auch über den Dienstbetrieb bei den Sparkassen unterrichten und dem Bundesrat einen eingehenden Bericht über das Ergebnis ihrer Studien unterbreiten sowie Vorschläge über Einrichtung und Betrieb von Postsparkassen in der Schweiz abgeben. Die beiden Beamten entledigten sich im Frühjahre 1910 ihres Auftrags.

Das Inkrafttreten des neuen Bundespostgesetzes hat den Erlaß mehrerer ausgedehnter Verordnungen und Dienstanweisungen nötig gemacht. In erster Linie ist hervorzuheben die unterm 15. November 1910 vom Bundesrate genehmigte und veröffentlichte »Verordnung über die Posten«, d. s. Ausführungsbestimmungen zu dem genannten Gesetze, die viel umfangreicher sind als das alte Transportreglement und die den Postdienst betreffenden, bisher in verschiedenen Verordnungen des Bundesrats enthaltenen Vorschriften zusammenfassen. In der Verordnung werden behandelt die Personenbeförderung mittels gewöhnlicher Postwagen und mittels Extraposten, die Wertstempel, das Post-

scheck- und Girowesen, die Einrichtung des Betriebs und der Verwaltung, der Zahlungsverkehr, die Gehälter und Entschädigungen, die Uniformen, die Arbeitsdauer, die Nebenbeschäftigungen, die Erfüllung der gewöhnlichen Bürgerpflichten, die Konkurse von Beamten, die Vormundschaft, die Lehrlinge und Anwärter sowie die Verantwortlichkeit des Postpersonals. Bei dem bedeutenden Anwachsen des Personals der Postverwaltung war es wünschenswert, den Bundesrat hinsichtlich der Ernennung von Beamten usw. zu entlasten und von verschiedenen Obliegenheiten zu befreien. In dem Kapitel »Organisation und Verwaltung« des neuen Postgesetzes und der Ausführungsverordnung ist daher bestimmt worden, daß der Bundesrat nur noch die Beamten der Zentralverwaltung und der Kreispostdirektionen (Direktoren, Stellvertreter, Kassierer und Aufsichtsbeamte) zu ernennen hat. Die übrigen Beamten werden künftig von der Postverwaltung ernannt werden.

Aus der »Verordnung über die Posten« vom 15. November 1910 ist ferner für den Inlandverkehr folgendes hervorzuheben.

Das Lagergeld von 30 cts wird jetzt schon für Pakete, deren Gewicht 20 kg übersteigt, und für Eilpakete erhoben, während früher erst Pakete von mehr als 25 kg Gewicht lagergeldpflichtig waren. Die Aufbewahrungsfrist für Postlagersendungen ist von 2 Monaten auf einen Monat herabgesetzt worden. Warenproben, die den Vorschriften nicht entsprechen und früher als ungeeignet für die Beförderung zurückgegeben werden mußten, können jetzt gegen das Brief- oder das Paketporto versandt werden. Die Versicherungsgebühr für Wertpakete ist wesentlich ermäßigt worden; sie beträgt jetzt 5 cts für die ersten 300 frcs, 10 cts für Werte von mehr als 300 bis 1000 frcs und 5 cts mehr für jede weiteren 1000 frcs oder einen Teil davon. Auch die Nachnahmegebühr ist herabgesetzt worden: sie beläuft sich jetzt auf 10 cts für 10 frcs, auf 20 cts für Beträge von mehr als 10 bis 50 frcs, auf 30 cts für Beträge von mehr als 50 bis 100 frcs und auf 10 cts mehr für jede weiteren 100 frcs oder einen Teil davon. Der Meistbetrag der telegraphischen Postanweisungen ist von 500 auf 1000 frcs erhöht worden. Postaufträge, deren Betrag auf Scheckkonto überwiesen werden soll, dürfen auf einen unbegrenzten Höchstbetrag lauten. Die Bestimmungen über die Portofreiheiten sind neu geregelt und wesentlich verschärft worden.

Die amtliche Karte der schweizerischen Posten ist von der Generaldirektion neu bearbeitet und herausgegeben worden; sie ist Ende März 1910 erschienen. Die Karte zeichnet sich durch große Klarheit und Genauigkeit aus. Sie ist in einem Maßstabe von 1 : 250 000 gehalten und enthält die Eisenbahnlinien mit Angabe der Haltestellen, die Postkurse, die Kraftwagenlinien, die zu Wagen, zu Fuß oder mit Maulesel zu befördernden Botenposten, die Post- und Telegraphenämter, die schweizerischen Postagenturen im Auslande sowie Kartenausschnitte von Genf, Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen. Die neue Karte ist allen Ämtern geliefert worden und wird zu einem angemessenen Preise auch an das Publikum abgegeben.

Infolge der Verstaatlichung der Gotthardbahn ist zwischen der Postverwaltung und der Verwaltung der Staatsbahnen ein Zusatzabkommen zum Vertrage vom 30 August / 1. September 1904 über die an die Eisenbahnverwaltung zu zahlende Entschädigung für die Beförderung von Paketen über 5 kg abgeschlossen worden. Ferner wurden die Beziehungen der Post zu mehreren Bahngesellschaften neu geregelt.

Die neuen Taxmarken konnten, wie beabsichtigt, im Jahre 1910 in Umlauf gesetzt werden. Die Neuausgabe umfaßt Werte von 1, 3, 5, 10, 15, 20, 25 und 50 cts. Die Werte von 3, 15 und 25 cts sind neu gegenüber der früheren Ausgabe. Dafür werden aber keine Taxmarken zum Werte von 1 frc mehr ausgegeben.

Das Schaubild der Taxmarken ist im vorjährigen Berichte*) beschrieben worden. Es ist in Zweifarbendruck, grün-blau und rosa-zinnoberrot auf weißem Grunde, hergestellt. Die Taxmarken der alten Ausgabe behalten bis auf weiteres Gültigkeit. Außer den neuen Taxmarken hat man, um vielfachen Wünschen zu entsprechen, zur Feier des Nationalfestes am 1. August 1910 eine mit Bildschmuck versehene Gedächtnispostkarte herausgegeben, die den Namen »Postkarte für den 1. August« trägt. Die Karte ist bei sämtlichen schweizerischen Postämtern während des Monats August 1910 zum Preise von 20 cts verkauft worden. Im ganzen haben die Postanstalten 307 308 Stück abgesetzt. Der Reinerlös für die verkauften Karten in Höhe von 39 651 frcs ist für die Verbesserung der Lage der Überschwemmten verwendet worden. Im Jahre 1911 soll der durch den Verkauf dieser Postkarte aufkommende Reinerlös der Gesellschaft zur Förderung der Jugendfürsorge überwiesen werden.

Die Umgestaltung des Übergabeverfahrens für die zwischen Deutschland und der Schweiz in Basel auszutauschenden Pakete hat sich im allgemeinen bewährt und wird beibehalten werden. Zur Förderung und weiteren Ausgestaltung des Verfahrens war anfangs geplant, auf dem badischen Bahnhof in Basel ein schweizerisches Post- und Zoll-Dienstgebäude zu errichten. Bei wiederholter Prüfung dieses Planes hat man es aber als vorteilhafter erkannt, das Gebäude auf dem Bundesbahnhofe herzustellen. Die Angelegenheit wird im Jahre 1911 weiterbehandelt.

Im Verkehr mit Brasilien sind der Wertbrief- und der Wertkästchendienst mit Wirkung vom 1. Januar 1911 ab, im Verkehr mit Griechenland der telegraphische Postanweisungsdienst eingeführt worden. Trotz eifriger Bemühungen ist es nicht gelungen, zwischen Italien und der Schweiz für die Briefpost einen Grenzverkehr mit ermäßigten Gebührensätzen einzurichten. Nach einer mit den Messageries-anglo-suisses in Basel geschlossenen Vereinbarung befördert diese Gesellschaft vom 1. Mai 1910 ab Pakete aus ganz Großbritannien zu den gleichen ermäßigten Portosätzen nach der Schweiz wie in umgekehrter Richtung. Dieser Verkehr mit ermäßigtem Tarif war früher auf einige große Städte Großbritanniens beschränkt. Auch die Einrichtung des Postscheck- und Girodienstes zwischen der Schweiz, Deutschland, Österreich und Ungarn fällt in das Jahr 1910. Am 1. November 1910 hat sich auch Belgien diesem Überweisungsverfahren angeschlossen. Die Kosten für die Unterhaltung des Internationalen Bureaus des Weltpostvereins haben im Jahre 1910 120 436 frcs betragen, wovon 2430 frcs auf die Schweiz entfallen.

Einführung des Postscheckverkehrs in Luxemburg.

Von Weiland, Ober-Postinspektor in Berlin.

Die günstigen Erfolge, die in Deutschland, Österreich, Ungarn und der Schweiz mit dem Postscheckverkehr erzielt worden sind, haben auch die Großherzoglich Luxemburgische Regierung veranlaßt, auf die Einführung des Post-Überweisungs- und Scheckverkehrs Bedacht zu nehmen. Durch Gesetz vom 3. April 1911 wurde die Regierung ermächtigt, einen Post-Überweisungs- und Scheckverkehr einzurichten und diesen Verkehr auch auf fremde Länder aus-

*) Vgl. Archiv 1910, S. 687, Abs. 3.

zudehnen. In Ausführung des Gesetzes wurde durch Postscheckordnung vom 17. August 1911 der Postscheckverkehr am 1. Oktober 1911 in Luxemburg eröffnet. Die Vorschriften für den neuen Dienstzweig sind den deutschen Bestimmungen angepaßt; dabei sind die in Deutschland im Postscheckverkehr gewonnenen Erfahrungen verwertet und die hinsichtlich dieses Verkehrs von Handel und Gewerbe in Deutschland geäußerten Wünsche nach Möglichkeit berücksichtigt worden. Mit besonderem Interesse wird deshalb die Entwicklung des luxemburgischen Postscheckverkehrs zu verfolgen sein. Infolge der regen Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Luxemburg hat die Deutsche Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mit der Großherzoglich Luxemburgischen Finanzverwaltung bereits Verhandlungen wegen der Einrichtung eines internationalen Postgiroverkehrs eingeleitet, die auf ein günstiges Ergebnis hoffen lassen *).

Zur Durchführung des Postscheckverkehrs im Großherzogtum Luxemburg ist ein Postscheckamt in Luxemburg eingerichtet worden. Die Postanstalten nehmen Anträge auf Eröffnung von Postscheckkonten sowie Einzahlungen auf Zahlkarten entgegen, führen die Beträge der bei ihnen für die Kontoinhaber eingegangenen Post- und Zahlungsanweisungen mit Zahlkarte an das Postscheckamt ab und zahlen die Zahlungsanweisungen aus.

Zur Teilnahme am Postscheckverkehr wird jedermann auf Antrag zugelassen. Sobald der Antrag genehmigt ist, hat der Antragsteller schriftlich zu erklären, ob die bei der Bestellpostanstalt für ihn eingehenden Post- und Zahlungsanweisungen sowie die für ihn eingezogenen Postauftrags- und Nachnahmebeträge seinem Postscheckkonto gutgeschrieben werden sollen. Das Konto wird nach Einzahlung einer Stammeinlage in Höhe von 100 frcs eröffnet. Für Aufträge zur Gut- und Lastschrift auf einem Konto dürfen nur Formulare benutzt werden, die von der Postverwaltung hergestellt sind. Der Kontoinhaber ist für alle Folgen verantwortlich, die aus der mißbräuchlichen Benutzung, dem Verlust oder Abhandenkommen der ihm von der Postverwaltung gelieferten Formulare entstehen können.

Einzahlungen.

Das Guthaben eines Kontoinhabers wird durch die Einzahlungen gebildet, die bewirkt werden können:

a) durch Zahlkarte,
b) durch Postanweisung,
c) durch Übertragung von einem anderen Konto (Überweisung).

Die Höhe des Guthabens eines Kontos unterliegt keiner Beschränkung.

Zu a). Durch Zahlkarte können auf ein Postscheckkonto Geldbeträge sowohl vom Kontoinhaber als auch von jeder anderen Person eingezahlt werden. Der Höchstbetrag einer Zahlkarte ist auf 10 000 frcs festgesetzt.

Die Zahlkartenformulare werden von dem Postscheckamt und den Postanstalten zum Preise von 1 ct für das Stück abgegeben. Auf Wunsch werden sie vom Postscheckamte gegen Erstattung der Selbstkosten mit der Kontonummer und der Bezeichnung des Kontoinhabers bedruckt.

Der Absender hat die drei Teile des Formulars handschriftlich mit Tinte oder durch Druck (Schreibmaschine usw.) auszufüllen. Den Abschnitt kann er zu Mitteilungen an den Kontoinhaber benutzen.

Den Landbriefträgern können auf ihren Bestellgängen Zahlkarten über Beträge bis einschließlich 1 000 frcs gegen Entrichtung einer besonderen Gebühr von 5 cts übergeben werden.

---

*) Der Postgiroverkehr zwischen Deutschland und Luxemburg ist inzwischen am 1. Januar 1912 eingerichtet worden.



Zu a) und b). Hat der Kontoinhaber beantragt, daß die bei der Bestellpostanstalt für ihn eingehenden Post- und Zahlungsanweisungen seinem Postscheckkonto gutgeschrieben werden, so fertigt die Postanstalt über den Gesamtbetrag der täglich vorliegenden Anweisungen abzüglich der Zahlkartengebühr von 10 cts eine Zahlkarte aus und verrechnet diese Gebühr auf der Zahlkarte in Freimarken.

Rückzahlungen.

Der Kontoinhaber kann über sein Guthaben, soweit es die Stammeinlage übersteigt, jederzeit verfügen, und zwar:

a) durch Scheck, um dessen Betrag bar abzuheben (Barzahlung),
b) durch Scheck, um dessen Betrag auf eine Postanstalt zur Auszahlung anweisen zu lassen (Zahlungsanweisung),
c) durch Überweisung, um den Betrag einem anderen Kontoinhaber überweisen zu lassen.

Zu a) und b). Die Scheckformulare werden den Kontoinhabern zum Preise von 1 frc für das Heft mit 50 Blättern geliefert.

Der Postscheck ist frei von allen Stempelgebühren. Der Höchstbetrag ist auf 10 000 frcs festgesetzt.

Der Scheck ist binnen 10 Tagen nach der Ausstellung beim Postscheckamte zur Einlösung vorzulegen.

Postschecks dürfen nicht indossiert werden.

Ist im Scheck der Zahlungsempfänger nicht namentlich bezeichnet, so kann der Betrag vom Inhaber bei der Kasse des Postscheckamts gegen Übergabe des Schecks erhoben werden.

Hat der Inhaber selbst ein Postscheckkonto, so kann er verlangen, daß der Betrag seinem Konto gutgeschrieben wird.

Hat der im Scheck bezeichnete Zahlungsempfänger kein Postscheckkonto oder verlangt ein Kontoinhaber die Barzahlung, so läßt das Postscheckamt ihm den Betrag durch Zahlungsanweisung von der Postanstalt auszahlen, durch die er seine Postsendungen erhält.

Wenn der Betrag eines Schecks 1000 frcs nicht übersteigt, kann er dem Zahlungsempfänger telegraphisch übermittelt werden.

Wohnt der im Scheck bezeichnete Zahlungsempfänger im Auslande, so wird ihm, wenn er kein Konto beim Postscheckamte hat, der Betrag durch Postanweisung oder Wertbrief übersandt. Wünscht der Scheckaussteller Mitteilungen an einen Empfänger im Auslande zu machen, so hat er ein Postanweisungsformular beizufügen, das auf dem Abschnitte die Mitteilungen enthält.

Zu c). Die Formulare zu Überweisungen werden in Blatt- und in Kartenform (Giropostkarte) ausgegeben und den Kontoinhabern unentgeltlich geliefert. Bei Benutzung der Blattform können die Überweisungen auf jeden beliebigen Betrag, der innerhalb des verfügbaren Guthabens gelegen ist, ausgestellt werden, während der Höchstbetrag einer Giropostkarte auf 1 000 frcs festgesetzt ist.

Durch den gleichen Scheck oder durch die gleiche Überweisung können Aufträge in unbegrenzter Zahl erteilt werden. Es ist gestattet, den Sammel-Überweisungen Gutschriftzettel beizufügen und sie zu Mitteilungen an die Gutschriftempfänger zu benutzen, doch müssen sie in Form, Farbe und Größe den an den Überweisungsformularen befindlichen Abschnitten oder den amtlichen Gutschriftzetteln entsprechen. Sie werden den Kontoinhabern auf Verlangen auch von der Postverwaltung gegen Erstattung der Selbstkosten geliefert.



Gebühren.

Es werden folgende Gebühren erhoben:

1. für jede Einzahlung durch Zahlkarte 10 cts;
2. für jede Barrückzahlung durch das Postscheckamt oder durch eine Postanstalt:
   a) eine feste Gebühr von 10 cts und
   b) eine Steigerungsgebühr von $^1/_{10}$ vom Tausend des auszuzahlenden Betrags;
3. für jede Übertragung von einem Konto auf ein anderes 5 cts.

Die Gebühr unter 1 ist vom Absender zu entrichten; sie wird auf der Zahlkarte in Freimarken verrechnet.

Die übrigen Gebühren sowie die für Zahlkartenformulare und Scheckhefte zu zahlenden Preise werden durch Abschreibung von dem zur Zahlung verpflichteten Konto eingezogen.

Portofreiheit.

Die Korrespondenz der Kontoinhaber mit dem Postscheckamt und den Postanstalten unterliegt dem tarifmäßigen Porto.

Portofrei sind die Sendungen, die von den Kontoinhabern unmittelbar am Schalter des Postscheckamts abgegeben oder in den Briefkasten des Postscheckamts gelegt werden, und die Sendungen des Postscheckamts und der Postanstalten an die Kontoinhaber.

Austritt aus dem Scheckverkehr.

Die luxemburgische Post- und Telegraphendirektion kann ein Konto jederzeit kündigen, wenn der Kontoinhaber es mißbräuchlich benutzt oder die Vorschriften der Postscheckordnung überschritten hat.

Der Inhaber eines Kontos kann dessen Löschung nach achttägiger Kündigung erlangen.

Gewährleistung.

Die Postverwaltung leistet für die durch Zahlkarte gemachten Einzahlungen Gewähr, wenn die Hinterlegungen oder Einzahlungen durch vorschriftsmäßige Empfangsbescheinigungen nachgewiesen sind. Sie übernimmt keine Gewähr für Verzögerungen in der Buchung der gemachten Einzahlungen auf den Konten und für Verzögerungen in der Ausführung der durch Scheck oder Überweisung erteilten Aufträge.

Verzinsung.

Die Postverwaltung gewährt den Kontoinhabern Zinsen, deren Satz und Bedingungen durch ministeriellen Beschluß bestimmt werden.

LITERATUR.

Deutschlands Anteil am Weltverkehr. Von Dr. Richard Hennig. Mit 6 Karten. Zweite Auflage. 303 Seiten. Broschiert 5 Mark, geb. 6 Mark 50 Pf. Hermann Paetel Verlag, G. m. b. H. Berlin 1911.

Das Buch ist als Veröffentlichung des seit 36 Jahren bestehenden Allgemeinen Vereins für Deutsche Literatur erschienen, der satzungsgemäß die Aufgabe verfolgt, seinen Mitgliedern neue, gute populärwissenschaftliche Werke

hervorragender deutscher Schriftsteller auf dem Gebiete der Geschichte, Literatur, Länder- und Völkerkunde, Naturwissenschaften usw. zu einem billigen Preise zugänglich zu machen. — Verfasser hebt im Vorworte die betrübende Unkenntnis hervor, die im großen Publikum über Fragen des Weltverkehrs herrsche. Man kann dem zustimmen und muß eine Arbeit, die, wie die vorliegende von berufener Feder geliefert, ein Hilfsmittel zur Belehrung der Allgemeinheit wie auch nicht zuletzt der Verkehrsbeamten abzugeben verspricht, willkommen heißen.

Das Buch bringt, mit Deutschlands Anteil an der Seeschiffahrt beginnend, einen gedrängten Überblick über den geschichtlichen Werdegang, über die Bedeutung der deutschen Hansa unter Lübecks Führung und ihren Niedergang, beschreibt, wie nach langem Daniederliegen mit dem Aufblühen Hamburgs und Bremens seit dem Nordamerikanischen Befreiungskriege der deutsche Überseehandel wieder auflebte und wie an die Gründung der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft, der jetzigen Hamburg-Amerika Linie, 1847, der Woermann-Linie in dem nämlichen Jahre, des Norddeutschen Lloyds 1857 und der übrigen Hamburger und Bremer Linien von 1871 bis 1890 ein immer glänzenderer Aufschwung anknüpfte, teilweise belebt durch die Subventionen des Reichs, die jedoch mehr als Leistungen zu Nutz und Frommen des ganzen deutschen Wirtschaftslebens wie der beteiligten Schiffahrtslinien anzusehen sind.

Der zweite Abschnitt über Deutschlands Binnen - Schiffahrtstraßen verbreitet sich über die Ausdehnung und durchschnittliche Dauer der Schiffbarkeit der Flußläufe, über die schon frühzeitig zur Tat gewordenen Bestrebungen, die natürlichen Wasserstraßen durch Kanäle untereinander zu verbinden, durch Begradigung und Vertiefung zu verbessern. Der gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts beginnende Ausbau des Eisenbahnnetzes erzeugte dann aber die irrige Meinung, daß neben dessen Linien mit schnellerer Beförderung bei dauernder Betriebsfähigkeit Kanäle mit ihrer im Winter wiederkehrenden Verkehrsunterbrechung überflüssig seien. Erst nach jahrzehntelangem Stocken des Kanalbaues reifte die Überzeugung von der Vorteilhaftigkeit der Massenbeförderung auf dem Wasserwege, von der Zweckmäßigkeit des Nebeneinanderbestehens der Eisenbahnen und Wasserstraßen heran. Seit den siebziger Jahren setzte eine nachdrücklichere Pflege der deutschen Binnenschiffahrt ein. Der Kaiser-Wilhelm- und der Dortmund-Ems-Kanal wurden gebaut, es folgten Flußkanalisierungen am Main und an der Saar, der Königsberger Seekanal wurde geschaffen und durch das Gesetz vom 1. April 1905 der Plan des jetzt in der Ausführung begriffenen großen Kanalnetzes mit einer Anschlagsumme von 334 575 000 Mark festgelegt. Treffend werden die wirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Anlagen, die dem Zustandekommen des Kanalgesetzes voraufgegangenen erbitterten Parteikämpfe und die leitenden Gesichtspunkte des mit diesem gesetzgeberischen Akte zusammenhängenden, seit der Drucklegung des Buches inzwischen beschlossenen Schiffahrtsabgaben-Gesetzes dargelegt.

Der dritte Abschnitt, Deutschlands Bahnbauten in den afrikanischen Kolonien, liefert für jedes Schutzgebiet einen Abriß der bisherigen Eisenbahnpolitik, kennzeichnet den gegenwärtigen Stand des Ausbaues der einzelnen Netze und unter Erörterung der Bedürfnisfrage die Notwendigkeit der bekannten neuen Pläne und Entwürfe.

Abschnitt 4 über Deutschlands mesopotamische Verkehrspolitik und das Bagdadbahn-Projekt betont den Kulturwert des bei angemessener Bewässerung überaus fruchtbaren Zweistromlandes, dessen Boden auch reiche, noch nicht erschlossene Petroleumlager birgt. Frühzeitig entfaltete England seine

Bemühungen, sich hier wirtschaftlich festzusetzen. Die englische Lynch-Gesellschaft suchte schon seit 1830 den Alleinbetrieb der Schiffahrt auf Euphrat und Tigris an sich zu reißen, indes steht heute noch immer nicht fest, ob der Vertrag darüber zustande gekommen ist. Inzwischen hat sich 1906 die Hamburg-Amerika Linie einen regelmäßigen Dampferverkehr für die Häfen des Persischen Golfes eingerichtet, der u. a. der bedeutenden Dattel- und Woll-Ausfuhr nach Amerika dient. 1908 ist der Vertrag über die seit 1899 verhandelte Weiterführung der Bagdadbahn durch deutsche Unternehmer abgeschlossen und der Weiterbau 1909 von Bulgurlu ab auf Bagdad zu begonnen worden. Endlich ist auch über den Bau der Schlußstrecke von Bagdad bis zum Golfe durch eine neu zu bildende ottomanische Gesellschaft, in der dem deutschen Kapital eine entsprechende Beteiligung gesichert ist, sowie über die Anschlüsse der Bagdadbahn an das geplante russische Netz in Persien eine vorläufige Einigung erzielt worden. Die hervorragende Bedeutung dieser Pläne gipfelt in der Aussicht auf eine Ausgestaltung der Bagdadbahn zu einem Überlandwege vom Bosporus bis Indien.

Im folgenden Abschnitte wird Deutschlands Anteil an den chinesischen Bahnen besprochen. In erster Reihe steht die rein deutsche Schantung-Bahn, die das Hinterland unseres Pachtgebiets, die reich bevölkerte und ergiebige Provinz Schantung, erschließt und durch den Transport der Bodenerzeugnisse sowie der Kohlen aus den chinesischen Poschan- und deutschen Fangtse-Gruben bei einem von Jahr zu Jahr sinkenden Betriebskoeffizienten (1910: 26,8 v. H.) ein sehr günstiges Wirtschaftsergebnis liefert. Sie schließt bei Tsinanfu an die Jangtse-Bahn von Peking über Tientsin nach Pukau am Jangtsekiang an, von der deutsche Unternehmer die nördlichen zwei Drittel, englische das verbleibende südliche Drittel bauen. Im Zusammenhange damit wird der Plan der Eisenbahn von Peking durch die Wüste Gobi zum Anschluß an die Ostsibirische Bahn bei Werchne Udinsk besprochen. Die Teilstrecke von Peking bis Kalgan ist von China mit Hilfe englischer Ingenieure bereits hergestellt. Die ganze Linie würde den Reiseweg Berlin–Peking auf rund 9100 km mit neuntägiger Fahrtdauer abkürzen, so daß man künftig in 10 Tagen von Berlin nach Tsingtau wird gelangen können. Von der chinesischen Zentralbahn Peking–Kanton, deren nördliche Hälfte bis Hankau seit 1905 in Betrieb steht, ist die Weiterführung England zugefallen. Deutsche Unternehmer haben dafür die Konzession für eine 800 km lange Bahn von Hankau in die westlich gelegene, volkreiche Provinz Szetschuan zugewiesen bekommen.

Der 6. Abschnitt befaßt sich mit dem elektrischen Bahnbetrieb in Deutschland, bespricht seine auf Ausnutzung der natürlichen Wasserkräfte und der Kohlenvorräte gestützte Ausführbarkeit, die namentlich in Süddeutschland zur Erörterung stehenden Pläne über Verwertung der vorhandenen ergiebigen Gefälle, die »glänzenden« Ergebnisse des Versuchsbetriebs auf der Strecke Dessau–Bitterfeld und die weiteren Entwürfe im Bereiche der preußischen Staatsbahnen.

Im 7. Abschnitt über die Auswertung der Meeresbewegungen wird der mannigfachen Versuche gedacht, die angestellt wurden, um die im Wechsel von Ebbe und Flut und im Wellenschlage beruhenden beiden Kräfte des Meeres in nutzbare Arbeit umzuwandeln, bis endlich in der Gegenwart der Plan des Ingenieurs Pein in Hamburg zur Ausnutzung der Gezeiten greifbare Gestalt anzunehmen verspricht. Er wird mit Unterstützung der Behörden ein Elektro-Flutwerk an der Seeküste bei Husum errichten, das die Provinz Schleswig-Holstein mit Licht und Kraft versorgen soll.

Die drei letzten Abschnitte zeigen in kurzen Zügen die Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung des Post- und Seekabelwesens, Deutschlands Anteil an der Entwicklung der Funkentelegraphie und am Fernsprechverkehr. Man muß anerkennen, daß es der Verfasser verstanden hat, eine Fülle interessanten Materials zu einem anschaulichen Gesamtbilde zu vereinigen.

Jahrbuch der Naturwissenschaften 1910 bis 1911. Sechsundzwanzigster Jahrgang. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben von Dr. Joseph Plaßmann. Mit 22 Abbildungen. XIII und 458 Seiten. Freiburg (Breisgau), Herdersche Verlagshandlung 1911. Gebunden 7 Mark 50 Pf.

Der vorliegende Band des Jahrbuchs stimmt in der Anlage und Darstellungsweise sowie in seiner äußeren Ausstattung mit den in den letzten Jahren herausgegebenen Bänden genau überein. Bei der Reichhaltigkeit des Inhalts können wir nur auf einige Aufsätze, die unserem Leserkreise näher liegen oder allgemeineres Interesse bieten, eingehen.

Die Elektronentheorie ist auch im Berichtsjahre Gegenstand eifriger Forschungen gewesen. Theoretisch haben sich die Physiker damit beschäftigt, die Dynamik eines Elektrons durchzuführen, die Strahlung, die es bei Bewegungsänderungen aussendet, zu berechnen u. a. Bei den in verschiedenen Richtungen angestellten Experimental-Untersuchungen hat man die schon früher begonnenen Versuche fortgesetzt, aus der Bewegung von Strömen schnell fliegender Elektronen (z. B. Kathoden- oder β-Strahlen) in magnetischen oder elektrischen Feldern Rückschlüsse auf die Richtigkeit der Grundvorstellungen der Elektronentheorie zu ziehen, indem man die scheinbare Veränderlichkeit der trägen Masse der Elektronen mit ihrer Geschwindigkeit untersuchte. Völlige Übereinstimmung in den Ergebnissen der Untersuchungen ist noch nicht erzielt worden. Ferner hat man versucht, die Ladung der kleinsten elektrisch geladenen Teilchen, die sich noch herstellen lassen, experimentell zu bestimmen und festzustellen, ob dabei eine untere Grenze erreicht wird und ob alle größeren Ladungen ganzzahlige Vielfache jener kleinsten Ladung sind. Nur wenn dies zutrifft, kann von einer einheitlichen Elektronentheorie, einer Atomtheorie mit gleichwertigen und gleichen Elektrizitätsatomen gesprochen werden. Man ist jedoch noch nicht zu einer völligen Klärung dieser für die ganze Physik grundlegenden Frage gelangt.

Eingehendere Berücksichtigung hat auch die Luftschiffahrt gefunden. In dem unter diesen Abschnitt fallenden Aufsatz »Über den Luftwiderstand und die Schwebearbeit« findet sich die folgende Vorstellung vom Wesen des Luftwiderstandes, die auf den Eulerschen hydrodynamischen Grundgleichungen aufgebaut ist: Die auf den Körper zuströmende Luft wird auf seiner Vorderseite gestaut, sie verliert an Geschwindigkeit und gewinnt an Druck, der sich auf den Körper überträgt. An gewissen Stellen ist die Luft gegenüber dem Körper in Ruhe, bei der Kugel z. B. in dem Punkte, dessen Tangentialebene senkrecht zur Strömungsrichtung steht. An dieser Stelle tritt der größte Druck auf, und von hier teilt sich die Luft und umfließt den Körper, wobei die Geschwindigkeit über das Maß der ursprünglichen wächst und der Druck unter den der Umgebung sinkt. Je nach der mehr oder minder glatt verlaufenden Form des Körpers tritt an seiner Rückseite ein verschieden ausgedehnter Schweif von unregelmäßig bewegter Luft auf, der sich hinten zuspitzt und allmählich wieder in den regelmäßig bewegten Luftstrom einordnet. An den Stellen, wo der Schweif an den Körper grenzt, herrscht

gegenüber der Vorderseite ein wechselnder Unterdruck, der mit dem Überdrucke vorn den Hauptteil des Luftwiderstandes ausmacht. Neben diesem geht noch eine Oberflächenwirkung einher, die hauptsächlich durch die Reibung der Luft an der Oberfläche des Körpers hervorgerufen wird. — Aus dieser, allerdings noch unsicheren und unvollständigen Theorie geht hervor, daß allein durch Zuspitzen eines Lenkballons der Widerstand nicht beliebig herabgesetzt werden kann, sondern daß die Gestaltung der gegenüberliegenden Seite, wo der Widerstand hauptsächlich liegt, wichtiger ist.

Aus den Abschnitten über Meteorologie und angewandte Mechanik seien noch die Aufsätze »Funkentelegraphische Verbreitung von Wetterberichten und Sturmwarnungen über Nordsee und Ostsee«, »Über das Nordlicht«, »Das Silundum-Mikrophon«, »Das Brownsche Telephonrelais«, »Elektrischer Betrieb der Hauptbahnstrecke Dessau-Bitterfeld«, »Lokomotiven mit Petroleumfeuerung« u. a. erwähnt.

Der vorliegende Band beweist, daß der Verfasser und seine Mitarbeiter wiederum mit Erfolg bemüht gewesen sind, einen umfassenden objektiven Überblick über die wichtigeren Errungenschaften und Ereignisse auf allen Wissensgebieten zu geben.

Technische Monatshefte. Zeitschrift für Technik, Kultur und Leben. Herausgegeben von Prof. Dr. phil. u. jur. Jul. Kollmann und Dipl.-Ing. Dr. Adolf Reitz. Stuttgart, Franckhsche Verlagshandlung. Jährlich 12 Hefte und 2 Bücher. Lex. 8°. Bezugspreis 7 Mark. Jahrgang 1911, Heft 2 bis 9 und 1 Buchbeilage.

Die Ziele, die die Zeitschrift verfolgt, sind bereits bei der Besprechung des ersten Jahrganges im Archiv 1910, S. 640, näher dargelegt worden. Auch die vorliegenden Hefte bringen wieder eine Reihe beachtenswerter, mit guten Abbildungen reich ausgestatteter Aufsätze, die den Lesern vielfach Anregungen zur eingehenderen Beschäftigung mit den einschlägigen Fragen bieten.

Wir müssen uns darauf beschränken, folgende Aufsätze hervorzuheben: »Die Konzentrationsbewegung in der elektrotechnischen Industrie«, von Ludwig Brinkmann. »Demonstrationsapparat für drahtlose Telephonie mittels elektrischer Wellen«, von H. Thurn. »Die technischen Fortschritte des Jahres 1910«, vom Ingenieur Dr. phil. et jur. J. Kollmann. »Der Begriff der Naturgesetze und ihre Bedeutung für die Technik«, von Prof. Dr. Rohland. »Schutz gegen die Gefährdung von Menschen durch die Hochspannungsanlagen elektrischer Zentralen«, vom Ingenieur Dr. phil. et jur. J. Kollmann. »Werner v. Siemens«, von Prof. A. Kistner. »Heliographie«, von Hanns Günther. »Über photographische Bildmeßkunde (Photogrammetrie)«, von Dr.-Ing. Ludwig Günther. »Der elektrische Betrieb auf der Vollbahnstrecke Bitterfeld-Dessau«, von Prof. Dr. phil. et jur. J. Kollmann. »Die Chemie im Deutschen Museum zu München«, von Dr. Adolf Saager. »Technischer Fortschritt und Arbeiterschaft«, von Dr. Carl Ergang. »Alter und neuer Merkantilismus«, von Prof. Dr. W. Lotz. »Talsperren«, von Hans Bourquin.

Als Buchbeilage ist mit Heft 3 erschienen:

James Watt und die Erfindung der Dampfmaschine. Eine biographische Skizze von Dr. Georg Biedenkapp. Mit 23 Abbildungen, 54 Seiten. — Der Verfasser entrollt uns darin ein Bild von dem Leben und Wirken dieses bedeutenden Mannes, dessen Erfindung den Boden für Eisenbahn und Dampf-

schiff bereitete und das Wirtschaftsleben von Grund aus umgestaltete. Wir folgen der Entwicklung des Knaben und Jünglings und sehen, wie er, kaum in das Mannesalter getreten, an sein Lebenswerk herantrat und es trotz aller wirtschaftlichen Sorgen und Kämpfe zum guten Ende führte.

Geschichte des Welthandels. Von Prof. Dr. Max Georg Schmidt, Realgymnasialdirektor in Lüdenscheid. 2. Aufl. (»Aus Natur und Geisteswelt«. Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 118. Bändchen). Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. 146 S. 1911. Preis geh. 1 Mark, in Leinwand geb. 1 Mark 25 Pf.

»Die Geschichte ist die Lehrmeisterin der Menschheit«, möge sie die wechselvollen äußeren und inneren Kämpfe auf der politischen Weltbühne, die ideelle Entwicklung der Menschheit auf den Gebieten der Kunst und Wissenschaft oder, wie im vorliegenden Werkchen, die den Erdball umspannende Tätigkeit des Kaufmanns zum Gegenstande haben. Die richtige Anschauung und Auffassung der Taten, Kräfte und Ideen der Menschen zu schaffen, den ursächlichen Zusammenhang des Werdens damit aufzuhellen, ist ihre Aufgabe und ihr Ziel. Angesichts des immer rücksichtsloser werdenden Wettbewerbes auf dem Weltmarkte bildet das Buch einen zeitgemäßen, verläßlichen Wegweiser in der Beurteilung des Auf- und Abstiegs der Handelsvölker. Sein Inhalt ist in kurzen Zügen folgender.

Die ältesten, uns näher bekannten Handelsvölker waren die Ägypter, Babylonier und Phönizier. Während jedoch in den hochentwickelten Staatswesen am Nil und Euphrat Ackerbau vorherrschte, Gewerbe und Handel dagegen zurücktraten, bestand das wirtschaftliche Hauptinteresse der auf dem schmalen Küstenstreifen Syriens wohnenden Phönizier in Industrie und Handel. Sie waren Meister im Schiffbau, zu dem ihnen die Libanonzedern das Material lieferten, geschickt in der Anfertigung von Metallarbeiten und Schmuckstücken, in der Herstellung des Purpurs und in der von den Ägyptern übernommenen Glasbereitung. Sie verstanden den damaligen Handel auf ihre Schiffe zu konzentrieren und sehr gewinnbringend zu gestalten. Findig im Aufspüren der Bedürfnisse fremder Völker und gewinnsüchtig, vermittelten sie den Warenaustausch an den Küsten des Mittelländischen Meeres, indem sie eigene Erzeugnisse, Wein, Öl und die durch ihre Karawanen am Euphrat eingehandelten Gewürze Ostasiens bis zur Straße von Gibraltar brachten, als Rückfracht Zinn und Bernstein mitnahmen. In beiden Richtungen bildeten ferner Sklaven einen wesentlichen Bestandteil der Ladungen.

Als dann die griechischen Städte aufblühten, Philipp II. Mazedonien zum führenden Staate erhob, und Alexander sein Weltreich gründete, ging dieser Handel in griechische Hände über. Die Hellenen erweiterten die Verbindungen bis zum Schwarzen Meere, wohin sie die indischen Karawanenzüge ablenkten, drangen auch selbst bis Innerasien vor, förderten Alexandrien und gründeten viele Niederlassungen an den Küsten des Mittelländischen Meeres, darunter das als Verkehrsplatz noch heute wichtige Massilia (Marseille). Von Bedeutung war auch der Verkehr des gewerbreichen Etruriens (Metallindustrie, Tonplastik) und der alten phönizischen Kolonie Karthago, nach Polybius der reichsten Stadt der Welt.

Diese Handelsmächte verloren jedoch ihr Übergewicht mit dem Aufkommen der römischen Seeherrschaft. Rom sorgte weiter für die Entwicklung des Welthandels durch das über die Alpenpässe hinweg angelegte Netz von

Kunststraßen, neben denen die alten Handelswege bestehen blieben. Unter ihnen waren die wichtigsten die Bernsteinstraße vom Rhein- und Moseltale, die Zinnstraße von Britannien her, die längs der Saone und Rhone zum Meere weiterführten und die Handelsbedeutung Massilias als Knotenpunkt des abendländischen Verkehrs aufrecht erhielten.

Mit Roms Verfall kam Constantinopel, die Hauptstadt des oströmischen Kaiserreichs, als Mittelpunkt des Welthandels auf. Seine Hauptverkehrsstraßen waren in westlicher Richtung der Seeweg nach Massilia, in nördlicher die Flußläufe des Don und der Wolga, des Dnjepr und der Düna in das Innere Rußlands und zur Ostsee. Von da führte westwärts eine neue Linie, die in London auf den alten Weg Massilia-England stieß. Dieses in Form eines Vierecks und nahe den Grenzen Europas verlaufende Straßennetz näherte sich Deutschland nur in der alten Rheinstraße und ließ es vom Weltverkehr fast ausgeschlossen erscheinen. Die Folge war, daß Deutschland viel länger als die Nachbarstaaten im Zustande der Naturalwirtschaft beharrte und, wenn auch in den Flußtälern, namentlich an den Bischofsitzen am Rheine, an der Elbe und der Donau allmählich Märkte erstanden, diese doch kaum mehr als örtliche Bedeutung erlangten und jedenfalls keinen die Wirtschaftsfäden verknüpfenden Knotenpunkt hatten. Constantinopel vermittelte den Austausch der Produkte des Nordens: des vom prachtliebenden Orient begehrten Pelzwerkes, der als Fastenspeisen dienenden gedörrten oder geräucherten Fische aus der Ostsee, des bei den Kirchenfesten und zu Weihgeschenken in großen Mengen verbrauchten Wachses, ferner von Getreide, Leder, Zinn, Leinwand, von Wollstoffen, die mit Thüringer Waid oder schwäbischem Krapp gefärbt wurden, anderseits der Erzeugnisse des Orients und Indiens: der kostbaren Seidenstoffe und kunstgewerblichen Gegenstände, der hochgeschätzten Gewürze, der Drogen, Medikamente, Edelsteine, Baumwollzeuge, Teppiche usw. Gefördert wurden diese Beziehungen durch das ostwärts von Constantinopel unter der Herrschaft der Kalifen entstandene glanzvolle Araberreich, das ein vom Atlantischen Ozean bis zu dem Aralsee und den Sundainseln sich erstreckendes einheitliches, von Zöllen und Abgaben befreites Verkehrsgebiet mit monopolartig gestaltetem Handel schuf.

Die Kreuzzüge brachen Constantinopels Macht und mit dem Niedergange der byzantinischen Marine trat Venedig, das zum oströmischen Kaiserreiche gehörte und sich für die in den Kriegen geleisteten Unterstützungen weitgehende Vorrechte zu sichern gewußt hatte, die Herrschaft des Meeres an. Die Dogenstadt riß den Handel in den Randländern des Mittelmeers an sich, ja bis zur Nordsee fuhr ihre Flotte, wo der Grund zu Brügges Bedeutung gelegt wurde. Das gewerbreiche Genua und das besonders um die Ausbildung des Geld- und Bankwesens verdiente Florenz beteiligten sich ebenfalls daran. Unabhängig von den Märkten des Mittelmeers bildete sich um die nämliche Zeit ein Handelsgebiet an der Ostsee aus. Seinen Stützpunkt hatte es in Lübeck, das in einer sicheren Bucht und an der schiffbaren Trave gelegen, seit 1398 durch den Stecknitzkanal mit der Elbe und Nordsee verbunden, ein reiches Hinterland hatte und nebst den benachbarten Ostseestädten seine Unternehmungen über Wisby bis Nowgorod ausdehnte, wo es auf den vom Schwarzen Meere mit Orientwaren heraufkommenden Händler stieß. Die Unsicherheit der damaligen Rechtsverhältnisse zwang die Städte zum Abschluß von Handelsbündnissen zur gegenseitigen Unterstützung; davon hat seit der Mitte des 14. Jahrhunderts ein Bündnis, die »Hanse der Deutschen«, unter Lübecks Führung eine beherrschende Stellung von Norwegen (Drontheim, Bergen) bis Flandern (Brügge) und England (Stahlhof in London) erlangt. Zwischen den beiden getrennten Handelszonen der oberitalienischen und der Ostseestädte

brach sich der Verkehr auf einem Netze neuer Handelswege quer durch Deutschland Bahn, Gewerbefleiß und Wohlstand verbreitend und ein rasches Aufblühen zahlreicher Marktstädte in den Vorbergen der Alpen, an der Donau und am Main (Innsbruck, Wien, Regensburg, Augsburg, Nürnberg, Frankfurt usw.) herbeiführend. Von Genua ging daneben ein Handelsweg über Avignon und Genf nach Basel und weiter rheinabwärts über das »heilige« Cöln, das damals neben Lübeck die größte und mächtigste Stadt Deutschlands war.

Da begannen gegen Ende des 15. Jahrhunderts die Entdeckungsfahrten der Portugiesen und Spanier. Die Auffindung des Seewegs nach Ostindien und die Entdeckung Amerikas verursachten eine unvergleichbare Umwälzung im Wirtschaftsleben Europas. Aus den neuen Kolonialreichen zog der Goldhunger der Begründer gewaltige Mengen von Edelmetallen, die ihnen selbst freilich nicht zum Segen gereichten, aber das europäische Kapital stark vermehrten, was auf Landwirtschaft, Industrie und Handel ungemein anregend wirkte. Portugal und Spanien monopolisierten ihren Handel. Lissabon und Sevilla wurden die neuen Mittelpunkte des Weltverkehrs. Die Portugiesen verdrängten die Araber aus ihrer bisherigen Vermittlung des orientalischen Handels und legten Venedig lahm. Vor unheilvollen Folgen blieben die oberdeutschen Kaufhäuser dadurch bewahrt, daß sie beizeiten eigene Niederlassungen in Lissabon und Sevilla gründeten. Die Verbindung dahin wurde teils über Lyon, das sich für die damalige Zeit zur Weltbörse entwickelte, teils über Antwerpen bewerkstelligt, das infolge seiner günstigen Lage an der Scheldemündung und im Gegensatze zu Brügge mit allerlei Handelsfreiheiten ausgestattet, den Glanz dieser alten Hafenstadt vollständig verdunkelte, zumal auch die deutsche Hanse Antwerpen bevorzugte. Die durch den Glaubensfanatiker Philipp angefachten niederländischen Religionskriege untergruben aber bald Antwerpens Bedeutung, die erst beinahe dreihundert Jahre später wieder erlangt werden sollte; an seine Stelle trat Amsterdam. Die Niederländer hatten ihre Unabhängigkeit erkämpft, die 1602 gegründete holländisch-ostindische Kompagnie hatte die Portugiesen aus ihren Kolonien verdrängt, ebensowenig vermochte sich das dem Verfall entgegengehende Spanien der holländischen Vorherrschaft zur See zu erwehren. Auch Lyons Glanz verblaßte infolge fiskalischer Bedrückungen, der Religionskriege und einer jahrzehntelangen Pestseuche. Da die holländische Handelspolitik einen ausgesprochenen Eigenhandel zum Ziele hatte, die Schiffahrt auf dem Rheine, dessen Mündung Deutschland verloren hatte, durch Abgaben und Zollerschwerungen jeglicher Art bedrückte, und die Klagen der deutschen Städte dagegen bei der politischen Ohnmacht des Reichs nichts fruchteten, verfiel der deutsche Welthandel. Denn auch die Hanse mußte den im Norden und Westen Europas erstandenen übermächtigen Gegnern (Rußland unter Ivan III., Schweden unter Gustav Wasa, Dänemark unter Christian IV., England unter Elisabeth, die 1598 den Stahlhof in London schloß und die deutschen Kaufleute auswies) weichen.

Im 17. und 18. Jahrhundert wurden dann die großen Kämpfe zwischen Holland, Frankreich und England um die Seeherrschaft und um die Welthandelsstraßen ausgefochten. England wurde führender Seestaat. Aber während der deutsche Handel niederging, legten Hamburg und Bremen den Grund zu ihrer künftigen Größe, indem sie dem englischen Handel freiwillig ihre Häfen öffneten und ihn tief nach Deutschland hinein vermittelten. Beide knüpften während des nordamerikanischen Freiheitskriegs unter dem Schutze des um diese Zeit in seinen Grundlinien zwischen den unbeteiligten Staaten festgelegten Seevölkerrechts der Neutralen Handelsbeziehungen nach

den Vereinigten Staaten von Amerika an, übernahmen auch nach Unterdrückung Amsterdams durch England den Handel mit Süd- und Westdeutschland und der Schweiz und schufen sich nach dem Pariser Frieden 1783 einen selbständigen Überseehandel. Die Napoleonischen Kriege und die gegen England verhängte Kontinentalsperre hatten zur Folge, daß der französische Seehandel völlig vernichtet wurde, und daß der ganze Kolonialhandel den Briten anheimfiel. In der darauf anhebenden langen Friedenszeit, die mit der Erfindung der Dampfmaschine eine beispiellos dastehende Entwicklung auf allen Gebieten der gewerblichen Betätigung und des Verkehrs brachte, befestigte sich zwar Englands Übergewicht in der Produktion und im Handel, doch stieg auch der Anteil der übrigen Nationen am Güteraustausche des Weltverkehrs.

Wie die gewerbliche Produktion und die Welthandelsflotte in den neuesten Zeiten gewachsen sind, wie sich Deutschlands, Englands, Frankreichs und Nordamerikas Handel bis zur Gegenwart entwickelt hat, und welche Gründe das geringere Vorwärtsschreiten Frankreichs, den raschen Aufschwung der übrigen Länder erklären, welche Aufgaben der deutsche Handel zu erfüllen hat, bildet den Inhalt des letzten Kapitels.

Ersichtlich haben Sachlichkeit und wissenschaftliche Gründlichkeit, aber auch Freude am deutschen Volke und Vaterlandsliebe dem Verfasser die Feder geführt. Mit innerer Befriedigung und Genugtuung wird der Leser das Buch aus der Hand legen.

Wirtschaftliche Erdkunde. Von Prof. Dr. Christian Gruber in München. Zweite Auflage von Prof. Dr. K. Dove in Berlin. (»Aus Natur und Geisteswelt«. Sammlung gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 122. Bändchen.) Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. 1911. 137 S. Geheftet 1 Mark, in Leinwand gebunden 1 Mark 25 Pf.

Bei Besprechung der unlängst erschienenen Politischen Geographie von E. Schöne hatten wir Veranlassung genommen, auf die Bedeutung der Spezialfächer der Erdkunde für den Verkehrsbeamten hinzuweisen. Als eine in vielen Beziehungen gewissermaßen praktische Grundlage für das Studium jenes Werks können wir das vorliegende Bändchen empfehlen, das knapp und anschaulich den engen Zusammenhang der natürlichen Bedingungen des Erdraums mit dem Erwerbsleben zur Darstellung bringt und die Abhängigkeit des wirtschaftlichen Voranschreitens eines Volkes von den geographischen Verhältnissen des Heimatbodens erklärt. Der nachstehende Auszug möge seinen reichen Gedankeninhalt kennzeichnen.

Das Buch beginnt mit einer Gegenüberstellung der für die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung maßgebenden Eigenschaften und Erscheinungen des Meeres und des Festlandes. Das gewaltige Weltmeer umspült, in seinen Teilen lückenlos zusammenhängend und $^7/_{10}$ der gesamten, 510 Millionen qkm großen Erdoberfläche einnehmend, die Erdteile. Seine warmen Strömungen, wie der Golfstrom im Nordatlantischen, der Kuro Siwo oder Schwarze Strom im Nordpazifischen Ozeane, machen eine Reihe ausgedehnter Küstenländer und Inseln kulturfähig, indem sie das natürliche Klima mildern und die Häfen eisfrei halten; seine regelmäßigen Seewinde erleichtern den Verkehr; seine Gezeiten ermöglichen, die Umschlagplätze tief ins Land zu rücken. Es spendet eine Fülle von Nahrungs- und Genußmitteln sowie technisch wertvolle Rohprodukte. Es erzieht seine Anwohner zu tüchtigen Seeleuten, die

Seevölker zu Machthabern und Begründern der Weltreiche. Es ist die Hochstraße des Weltverkehrs und eine Quelle der Völkergröße.

Dem in sich geschlossenen Meere gegenüber erscheinen die Festlandsmassen aufgeteilt und zersplittert. Nach ihrer geographischen Lage kann man eine nordöstliche Land- und eine südwestliche Wasserhalbkugel unterscheiden. Der Kontinentalhalbkugel gehören die mächtigsten uud kulturhöchsten Staaten an, hier liegen die Brennpunkte der Weltverkehrsinteressen, die Hafen-, Industrie- und Handelsplätze. Das Festland ist der Nährboden der Menschheit, der Schauplatz der Produktion und des Kulturlebens.

Im 2. Kapitel wird die wirtschaftsgeographische Bedeutung Europas besprochen, seine bevorzugte Lage, die reiche Küstengliederung, das günstige Klima, dessen Rückwirkung auf die Ergiebigkeit des uralten Kulturbodens, der den Völkern Europas innewohnende Sinn für landwirtschaftlichen Betrieb, die vorteilhafte Verteilung von Wald, Wiese und Ackergelände, der Reichtum seiner Bodenschätze, darunter neben den die Träger für Industrie und Handel abgebenden beiden Stoffen Kohle und Eisen auch Quecksilber, Zink, Petroleum, Steinsalz, die Bevölkerungsdichte, der starke Volkszuwachs, der frühzeitig Auswanderungen veranlaßte und damit die Ursache zur Verbreitung europäischer Kultur über den Erdball wurde. Europa ist nach einem bekannten Worte die Werkstätte für fast alle Erzeugnisse des Groß- und Kleingewerbes, andernteils auch die Stützfläche für die transkontinentale Verkehrsbewegung. Dabei hat der Gegensatz des großgewerblichen Nordwest- und Mitteleuropas zu den südlichen und östlichen Ländern mit überwiegender Bodenerzeugung die Folge, daß Deutschland als Kern des Erdteils die Vermittlerrolle zwischen beiden Wirtschaftsgebieten ausübt.

Im folgenden Kapitel werden für die europäischen Hauptstaaten die Grundlagen ihrer Stellung auf dem Weltmarkt erörtert. Zunächst wird Deutschlands wirtschaftlicher Aufschwung, Umfang, Richtung und Art seines Handels, dessen Beziehung zum Schiffbau und zur Flotte festgestellt. Will Deutschland den Wettbewerb im Seehandel behaupten, muß es den Ausbau seines Seekabelnetzes und seiner Kriegsflotte sowie den Erwerb von Kohlenstationen anstreben. Die wirtschaftsgeographische Begründung seiner Handelsinteressen zu Wasser und zu Lande liegt in der Abdachung des Landes zur Nord- und Ostsee, der Richtung und ausgiebigen Schiffbarkeit der Ströme, der Zugänglichkeit und Überschreitbarkeit der Gebirgszüge, in dem beträchtlichen Volkszuwachse, der zur Einführung von Lebensmitteln und Rohstoffen zwingt, die ihrerseits mit Ausfuhrartikeln des Gewerbefleißes zu bezahlen sind, in der auf der Ausbeutung von Kohlen, Eisen und anderen Bodenschätzen beruhenden Industrialisierung, in seiner Natur als breites Durchgangsgebiet für den Warenumsatz in nord-südlicher und ost-westlicher Richtung. In gleicher Weise werden dann die natürlichen Bedingungen und wirtschaftlichen Wirkungen für Österreich-Ungarn, die Schweiz, die Niederlande und Belgien, Frankreich, Großbritannien und Rußland behandelt.

Das vorletzte Kapitel enthält eine zusammenfassende Betrachtung der nämlichen Verhältnisse in Asien, das letzte Kapitel eine gedrängte Beantwortung der Frage, worin die wirtschaftliche Stärke der Vereinigten Staaten von Amerika wurzele.

Frisch und lebendig, in manchen Teilen schwungvoll und immer packend geschrieben, wird das Buch mit seinen anregenden Vergleichen und Gegenüberstellungen der im Vorwort ausgedrückten Absicht, die wirtschaftsgeographische Einsicht der Gebildeten zu heben, durchaus gerecht.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 2. **BERLIN, JANUAR.** **1912.**

Die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung während der Rechnungsjahre 1906 bis 1910.

(Schluß.)

Das Telegraphen- und Fernsprechnetz, das sich in oberirdische, unterirdische und unterseeische Linien gliedert, hat im Laufe der Berichtszeit an Ausdehnung wiederum bedeutend zugenommen. Im Telegraphennetze sind zu den Linien und Leitungen, die den Anschluß der neuen Telegraphenanstalten vermitteln, noch neue größere Leitungen hinzugetreten, die der gesteigerte Verkehr erforderte. So war es nötig, das Telegraphenamt in Emden, bei dem der überseeische Kabelverkehr im wesentlichen zusammenläuft, mit neuen Absatz- und Zuführungswegen zu versehen. Neue Leitungen erhielten u. a. ferner: Berlin nach Düsseldorf, Dortmund und Thorn; Hamburg nach Aachen, Leipzig, Dresden, Duisburg, Stuttgart, Antwerpen und Kristiania; Bremen nach Crefeld, Chemnitz und Düsseldorf; Danzig nach Breslau und Warschau; Düsseldorf nach Berlin, Magdeburg, Leipzig und Nürnberg; Essen nach Leipzig, Hannover, Cöln und Rotterdam.

Die Länge der oberirdischen Telegraphenlinien im Reichs-Telegraphengebiete hat in den letzten 5 Jahren um 38 007 km zugenommen; sie betrug Ende 1910 261 195 km.

Davon kommen:

a) auf Telegraphenlinien für den allgemeinen Verkehr mit Einschluß der Linien der Fernsprech-Verbindungsanlagen .... 172 834 km,
b) auf Linien der Ortsfernsprechnetze .... 87 656 -
c) auf Linien der besonderen Anlagen .... 689 -
d) auf Linien der Neben-Telegraphenanlagen .... 16 - .

Die Länge der oberirdischen Telegraphenleitungen betrug Ende 1910 2 074 758 km, das sind 654 980 km mehr als Ende 1905.

Dem beträchtlichen Wachstume der oberirdischen Leitungsanlagen entspricht ein gesteigerter Bedarf an Materialien. In der Berichtszeit sind beschafft worden:

1 600 000	Stück	hölzerne Stangen,
21 000 000	-	Porzellan-Doppelglocken,
6 200 000	kg	Eisendraht,
45 000 000	-	Bronze- und Hartkupferdraht.

Der Gesamtwert dieser Materialien beziffert sich auf rund 100 Millionen Mark.

Das Tränken der hölzernen Telegraphenstangen mit Kupfervitriol geschieht in reichseigenen Anstalten; daneben wird im wachsenden Umfange davon Gebrauch gemacht, die Stangen durch Unternehmer in Privatanstalten mit Quecksilbersublimat zubereiten (Kyanisierung) oder mit Teeröl tränken zu lassen (Kreosotierung). 1910 sind nach diesen drei Verfahren zusammen 317 632 Stangen behandelt worden.

In der Berichtszeit ist wieder eine große Zahl von Ortsfernsprechnetzen, und zwar mit einem Aufwande von 19 Millionen Mark, zum Doppelleitungsbetrieb ausgebaut worden. Voraussichtlich wird dieser Betrieb Ende 1912 durchgeführt sein

Die Instandhaltung des gesamten oberirdischen, unterirdischen und unterseeischen Liniennetzes sowie die Umlegung einzelner Teile dieses Netzes haben in den 5 Jahren 118 660 000 Mark Kosten verursacht. Allein 2 164 000 Mark waren aufzuwenden für die Beseitigung der überaus zahlreichen Beschädigungen an den Telegraphen- und Fernsprechanlagen, die durch den großen Schneefall am Bußtage 1909 herbeigeführt worden sind.

Mit Beginn des Rechnungsjahrs 1906 wurde der Telegraphenbaudienst anderweit geregelt. Die Neuerung hat sich bewährt und die Erledigung der dem Baudienste zugefallenen großen Aufgaben erleichtert.

In den deutschen Schutzgebieten ist an dem Ausbau des Telegraphen- und Fernsprechnetzes kräftig weiter gearbeitet worden. Die Länge der Telegraphenlinien hat gegen Ende 1905 um 2961 km einschließlich 314 km Linien der Ortsfernsprechnetze, d. i. um 86,1 und 165,3 v. H., zugenommen. Telegraphenleitungen waren Ende 1910 vorhanden: 12 687 km einschließlich 2486 km Leitungen der Ortsfernsprechnetze (gegenüber 5803 und 998 km Ende 1905)

In Deutsch Ostafrika ist eine rund 300 km lange Telegraphenlinie von Mombo über Moschi nach Aruscha hinzugetreten, die das reiche und stark besiedelte Kilimandscharogebiet an das Telegraphennetz anschließt. Ferner wurde, um die Vorteile einer schnellen Nachrichtenvermittelung auch dem wirtschaftlich und politisch bedeutenden Bezirke Neu Langenburg und dem Gebiet am Nordende des Nyassasees zukommen zu lassen, 1909 und 1910 die 217 km lange Teilstrecke Kilossa–Iringa gebaut, deren Fortsetzung für die nächsten Jahre bevorsteht. Neue Ortsfernsprecheinrichtungen und Fernsprech-Umschaltestellen sind an 11 Orten entstanden.

Die Eingeborenen-Aufstände in Deutsch Südwestafrika 1905/6 machten zur wirksamen Unterstützung der militärischen Operationen den Bau größerer Telegraphen-Neuanlagen erforderlich, der unter schwierigen Verhältnissen zur Ausführung kam. Es wurden hergestellt 1906 die Linien Gibeon–Keetmanshoop und Keetmanshoop-Warmbad (zusammen 450 km) und am Gestänge der Otawibahn die rund 400 km lange Leitung Karibib-Omaruru-Tsumeb. 1907 wurde die Strecke Warmbad–Ramansdrift gebaut und damit das Telegraphennetz der Kolonie bis zu ihrer Südgrenze erweitert. An der Südbahn

von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop wurde unter Mitbenutzung des Eisenbahngestänges eine 367 km lange Reichsleitung mit einer 32 km langen Abzweigung von Brackwasser nach Bethanien hergestellt; ferner mußten die Reichsleitungen auf einer Anzahl von Bahnstrecken verdoppelt werden. Der telegraphische Verkehr zwischen Lüderitzbucht und dem Kaplande, der infolge der Diamantenfunde bei Lüderitzbucht einen sehr lebhaften Aufschwung genommen hatte, erhielt 1910 durch Zusammenschluß der Leitung Keetmanshoop–Warmbad–Ramansdrift mit der kapländischen Linie Steinkopf–Ramansdrift einen neuen, schnelleren und billigeren Absatzweg. Ferner wurde zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den Diamantenfeldern und Lüderitzbucht eine Telegraphenlinie Lüderitzbucht–Prinzenbucht gebaut. Neue Ortsfernsprechnetze und Fernsprech-Umschaltestellen entstanden in 16 Orten.

In Kamerun wurde die Telegraphenlinie Kribi–Lolodorf nach Jaunde und Akonolinga verlängert. Die Bauarbeiten auf dieser 241 km langen Strecke waren recht schwierig. Die Linienführung ging durch Urwaldgebiet, es mußte für sie zunächst ein genügend breiter Durchhau hergestellt werden; sämtliches Material war von der Küste durch Träger heranzuschaffen. Kleinere Telegraphenlinien von Jabassi nach Nyanga und von Victoria über Isongo nach Bibundi wurden 1908 und 1909 gebaut. An allen diesen Orten wurden Ortsnetze oder Fernsprech-Umschaltestellen eingerichtet.

Das Telegraphennetz des Schutzgebiets Togo besitzt gegenwärtig fast die fünffache Ausdehnung gegenüber dem Bestande von 1905. Gebaut sind die Linien Anecho–Tokpli (65 km), Lome–Atakpame–Sokode (347 km) und die Linien Agome–Palime–Ho und Agome–Palime–Kpandu–Kete-Kratschi. Neue Ortsfernsprechnetze wurden in Lome, Anecho und Atakpame eröffnet.

Deutsch Neuguinea hat im Jahre 1906 Ortsfernsprechnetze in Rabaul und Herbertshöhe erhalten; auch in Apia (Samoa) wurde 1906 eine Ortsfernsprecheinrichtung in Betrieb genommen. Im Kiautschougebiet ist 1907 eine 31 km lange Telegraphenlinie von Tsingtau über Litsun nach Mecklenburghaus gebaut und da eine Fernsprech-Umschaltestelle eingerichtet worden.

Die großen unterirdischen Telegraphenlinien haben ihre Aufgabe, bei jeder Witterung zuverlässige Absatzwege für den telegraphischen Verkehr zwischen der Reichshauptstadt und den wichtigeren Industrie-, Handels- und Seestädten sowie den Hauptstützpunkten der Landesverteidigung zu bilden, nach wie vor befriedigend erfüllt.

Die Vermehrung der unterirdischen Fernsprechanlagen ist dem außerordentlich gestiegenen Verkehrsbedürfnisse gefolgt. Ihre Länge, die im Jahre 1905 4366 km Linie mit 1 370 000 km Leitung ausmachte, ist inzwischen auf 20 854 km Linie mit 3 750 000 km Leitungen angewachsen. Um den Schwierigkeiten zu begegnen, die sich der Unterbringung der unterirdischen Anlagen in den Straßen großer Städte entgegenstellen, sowie um die Kanalöffnungen möglichst vollkommen auszunutzen, sind die Zahl der zu einem Kabel vereinigten Doppeladern von 250 auf 500 gesteigert und die lichte Weite der Kanalröhren von 10 auf 12 cm vergrößert worden. Die außerordentliche Bedeutung der Fernsprech-Verbindungsanlagen im Nachrichtenwesen macht es notwendig, die wichtigsten Strecken durch unterirdische Führung den Einwirkungen von Wind und Wetter zu entziehen. Mit Hilfe des Pupinschen Systems, das inzwischen zu voller Betriebsicherheit entwickelt worden ist, wird es gelingen, Fernsprechkabel bis zu 600 km Länge und darüber mit Aussicht auf gute Sprechverständigung auszulegen.



Wo zur Herstellung von Kanalanlagen kein Bedürfnis vorhanden ist, werden die Kabel nach wie vor unmittelbar in die Erde gebettet; die Länge der Erdkabel zu Fernsprechzwecken beläuft sich zur Zeit auf 10 377 km. In größeren Orten hat entsprechend der Verdichtung des Fernsprech-Kabelnetzes mit dem Bau von Kanälen zur Unterbringung der Kabel weiter vorgegangen werden müssen. Ende 1910 betrug die Länge der Kabelkanäle bereits 3581 km, darin waren 14 219 km Kabel (941 km Telegraphen- und 13 278 km Fernsprechkabel) eingezogen. Für ausreichende und dauernde Entlüftung der Kanalanlagen, sowie um der Ansammlung von Gasen und der dadurch entstehenden Explosionsgefahr vorzubeugen, hat sich die Verwendung durchbrochener eiserner Abdeckungen zum Abschließen der Kabelbrunnen bis jetzt am besten bewährt. Zur raschen Behebung von Störungen, die entstehen, wenn durch Öffnungen im Bleimantel Feuchtigkeit bis zur Kabelseele durchdringt, sind teils ortsfeste, teils fahrbare Vorrichtungen beschafft worden, die ein Durchblasen trockener Druckluft durch die Kabel ermöglichen.

Das deutsche Seekabelnetz hat durch die Herstellung eines direkten Kabels zwischen Deutschland und Brasilien einen wichtigen und bedeutsamen Zuwachs erfahren. Die Durchführung des Planes hat eine Reihe von Jahren beansprucht, nicht so sehr infolge technischer Schwierigkeiten als vielmehr wegen Erlangung der erforderlichen Landungsrechte und Betriebskonzessionen. Für den Betrieb des Kabels wurde am 27. August 1908 die Deutsch-Südamerikanische Telegraphengesellschaft, A. G. in Cöln gegründet, auf die alle von der Firma Felten & Guilleaume im Laufe der Vorverhandlungen erworbenen Rechte und übernommenen Verpflichtungen übergegangen sind. Das Kabel ist in allen Teilen von den Norddeutschen Seekabelwerken in Nordenham hergestellt und von ihrem Kabeldampfer »Stephan« ohne Zwischenfall sachkundig und schnell ausgelegt worden. Die Strecke Emden-Teneriffa hat am 26. August 1909, die Strecke Teneriffa-Monrovia am 21. März 1910 und die Strecke Monrovia-Pernambuco am 29. März 1911 dem Betrieb übergeben werden können. Das Kabel besitzt eine Gesamtlänge von 10 740 km.

Der Verkehr auf den beiden Kabeln der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft in Cöln Emden-Azoren-New York hat sich in erfreulicher Weise weiterentwickelt. Die bei Eröffnung dieser Kabelverbindung vor 10 Jahren gehegte Erwartung, daß sie für die deutschen Interessen in Nordamerika eine schnelle und sichere Nachrichtenübermittlung schaffen werde, ist nach jeder Richtung hin in Erfüllung gegangen. Die Zahl der in beiden Richtungen über die Kabel beförderten Telegramme ist von 543 711 Stück mit 4 893 594 Wörtern im Jahre 1905 auf 710 376 Stück mit 6 325 632 Wörtern im Jahre 1910, also um rund 31 v. H. gestiegen. Ebenso erfreulich ist die Verkehrszunahme auf dem der nämlichen Gesellschaft gehörenden Kabel Emden-Vigo, auf dem im Jahre 1910 592 445 Telegramme mit 5 488 397 Wörtern gegen 432 050 Telegramme mit 4 491 823 Wörtern im Jahre 1905 verarbeitet wurden.

Das Unternehmen der Osteuropäischen Telegraphengesellschaft — das Kabel Constantza-Constantinopel — hat ebenfalls gute Fortschritte gemacht. Der Verkehr ist allmählich so bedeutend geworden, daß die Linie, die für die deutschen Telegramme meist unmittelbar zwischen Berlin und Constantinopel betrieben wird, demnächst eine Einrichtung mit Schnelltelegraphen erhalten soll.*) Auch das Unternehmen der Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft hat in

*) Der Schnelltelegraphenbetrieb ist inzwischen eingeführt worden.

der Berichtszeit befriedigt. Die Kabelstation Jap entwickelt sich nach und nach zu einem wichtigen Knotenpunkt im Welttelegraphennetz; auch das neueste Verkehrsmittel, die Funkentelegraphie, breitet von dort seine Wellen aus. Die dem Reiche gehörenden Kabel Schanghai-Tsingtau und Tsingtau-Tschifu haben fortgesetzt gute Dienste geleistet.

Zu den vorhandenen deutschen Unterseekabeln für den Fernsprechverkehr sind zwei neue Kabel hinzugetreten: ein 11,5 km langes vieradriges Fernsprech- und Telegraphenkabel zwischen dem Festlande bei Carolinensiel und der Nordseeinsel Wangeroog und ein vieradriges Fernsprechkabel von Fehmarn nach Laaland mit dem Anschlußkabel durch den Fehmarnsund. Dieses Kabel, das dem Sprechverkehr zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden dient, ist 20,8 km lang und gemeinsames Eigentum der deutschen und der dänischen Telegraphenverwaltung.

Das Fernsprechwesen hat sich in der Berichtszeit außerordentlich günstig entwickelt; wie umfassend und weit ausgreifend dies geschehen ist, veranschaulichen die beigegebenen graphischen Tafeln (1 und 2, S. 39) und die nachstehenden Zahlen.

A. Orts-Fernsprecheinrichtungen.

Im Reichs-Telegraphengebiete waren vorhanden:

	Ende 1905	Ende 1910	Zunahme v. H.
Orte mit Fernsprech-Vermittelungstelle...	4 062	5 343	31,5
Öffentliche Fernsprechstellen in Verbindung mit dem allgemeinen Fernsprechnetze..	21 987	31 566	43,6
Sprechstellen........................	510 831	907 767	77,7.

Danach sind durchschnittlich in den letzten 5 Jahren jeden dritten Tag 2 Ortsfernsprechnetze hergestellt, täglich 5 öffentliche Fernsprechstellen an das allgemeine Fernsprechnetz angegliedert und 221 andere Sprechstellen eingerichtet worden.

Die Zahl der Gespräche, die 1905 zum erstenmal eine Milliarde erreicht hatte, betrug 1910 eine halbe Milliarde mehr, nämlich 1 664 662 520. Im Durchschnitte sind 1910 täglich 4,6 Millionen Verbindungen ausgeführt worden. Der Fernsprech-Nachtdienst wurde weiter ausgedehnt. Zur Zeit wird in 71 Orten voller Nachtdienst und in 60 Orten während eines Teiles der Nacht Fernsprechdienst abgehalten.

Die Einführung des Doppelleitungsbetriebs in den Ortsnetzen hat auf die Sprechverständigung sehr günstig eingewirkt.

B. Bezirks-Fernsprecheinrichtungen.

Die Zahl der Bezirksnetze beträgt 5, darin waren Ende 1910 17 385 Sprechstellen vorhanden.

C. Fernsprech-Verbindungsleitungen.

Die hervorragende Bedeutung dieser Leitungen für das gesamte Fernsprechnetz kommt in den nachstehenden Zahlen zum Ausdrucke.

Es hat betragen:

	Ende 1905	Ende 1910	Zunahme v. H.
die Zahl der Verbindungsanlagen	5 234	7 649	46,1
die Länge der Verbindungsleitungen (km).	503 494	1 033 529	105,3
die Zahl der täglich geführten Gespräche	481 065	813 904	69,2.

Die Länge der Verbindungsleitungen ist demnach jetzt gegen 1905 auf mehr als das Doppelte gestiegen und hat bereits eine Million Kilometer überschritten.

Die internationalen Sprechbeziehungen sind wesentlich erweitert und durch Einführung einer ermäßigten Gebühr für den Grenzverkehr mit Österreich und der Schweiz sowie durch Herabsetzung der Gebühren im Verkehr mit Frankreich erleichtert worden. Hergestellt ist eine größere Zahl von neuen internationalen Leitungen, auch die Leitungen für den Grenzverkehr wurden erheblich vermehrt.

Fernsprech-Verbindungsleitungen von mehr als 600 km Länge sind gegenwärtig bereits 35 vorhanden; die längste darunter ist die 1198 km lange Leitung Berlin-Paris. Insgesamt beträgt die Zahl aller Verbindungsleitungen (ohne die dem Bezirksverkehr dienenden 1206) 16 120.

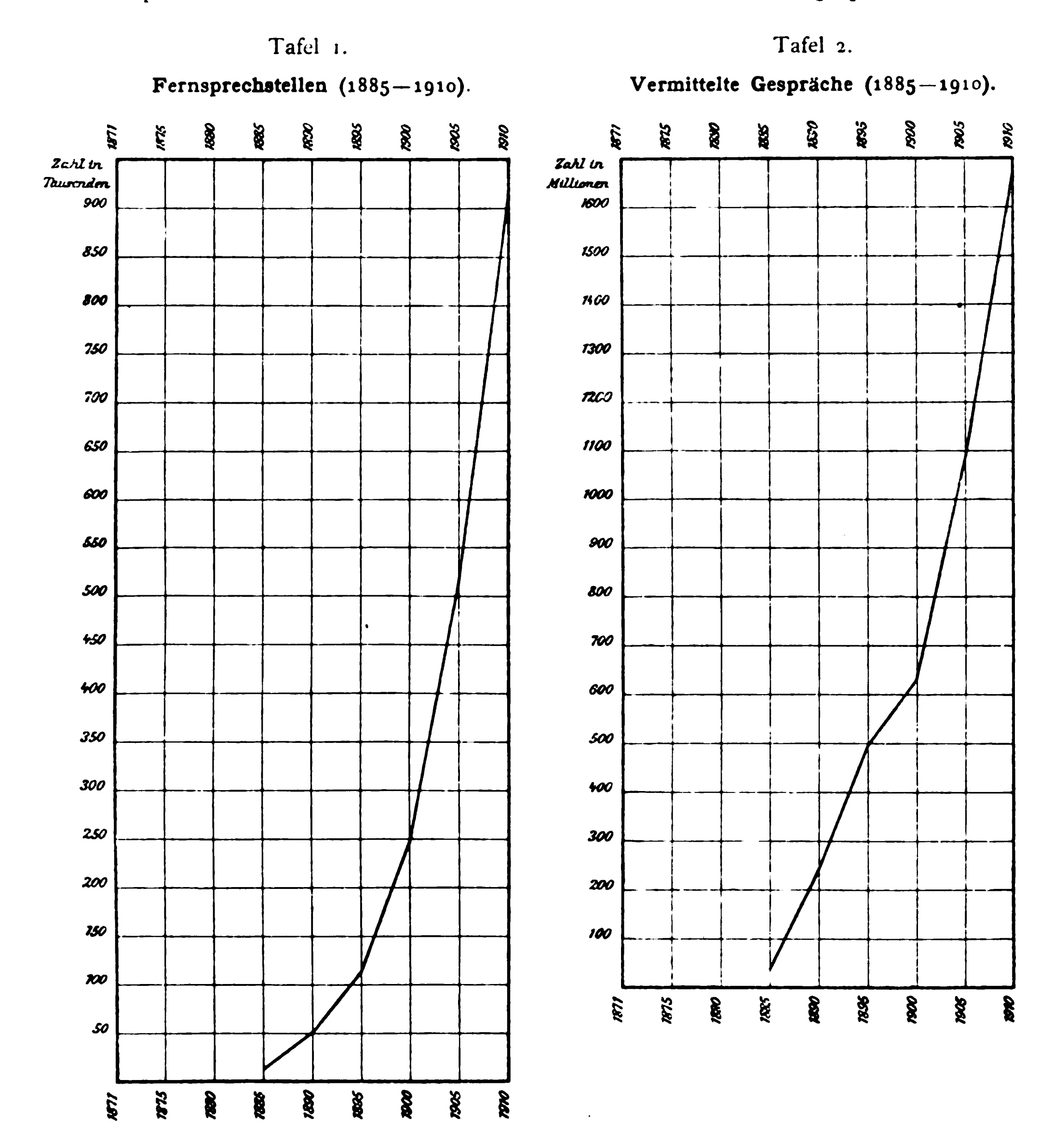
Günstige Erfolge sind mit einer Steigerung der Ausnutzungsfähigkeit der Leitungen erreicht worden.

Das Anlagekapital für die Herstellung und Erweiterung der Fernsprechanlagen des Orts-, Bezirks- und Fernverkehrs beläuft sich vom 1. April 1906 bis 31. März 1911 auf rund 336 Millionen Mark und von der Einführung des Fernsprechwesens an gerechnet auf insgesamt 767 Millionen Mark.

Der Zentralbatteriebetrieb ist weiter durchgeführt, auch ist die Einführung des die Bedienung der Teilnehmer beschleunigenden Vielfachbetriebs bei den kleineren Vermittelungsstellen andauernd gefördert worden. In Hamburg ist mit Rücksicht auf die eigenartigen örtlichen Verhältnisse und wegen des besonders starken Fernsprechverkehrs dieser Welthandelsstadt eine Fernsprechzentrale geschaffen worden, an die sämtliche Teilnehmer in Hamburg, Altona, Wandsbek und Fuhlsbüttel angeschlossen sind. Die Zentrale vermag bei vollem Ausbau 80 000, in Gruppen von je 10 000 eingeteilte Anschlußleitungen aufzunehmen und ist damit zur Zeit die größte Fernsprech-Vermittelungstelle der Welt. Wesentliche Fortschritte sind ferner auf dem Gebiete der selbsttätigen Fernsprech-Umschaltesysteme zu verzeichnen, auch die Verbesserung der Apparate für die Teilnehmer-Sprechstellen ist ständig fortgeschritten.

Die Zahl der elektrischen Starkstromanlagen (Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen) zur Versorgung ganzer Ortschaften ist außerordentlich gewachsen. Am 1. April 1910 waren rund 1800 Elektrizitätswerke vorhanden. die für etwa 5000 Orte Strom lieferten, d. s. 101 v. H. mehr als Ende 1905. Auch das Netz der elektrischen Straßen- und Kleinbahnen hat sich wesentlich erweitert. Es sind daher auch umfangreichere Maßnahmen zum Schutze der Reichs-Telegraphen- und Fernsprechanlagen erforderlich gewesen, die der Reichskasse namhafte Kosten verursacht haben.

Ein besonderer Abschnitt des Berichts ist dem Telegraphen-Versuchsamte gewidmet. Diesem Amte, das sich aus dem 1888 begründeten Telegraphen-Ingenieurbureau entwickelt hat, fällt die Aufgabe zu, die Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung für die Zwecke des Telegraphen- und Fernsprechwesens nutzbar zu machen. Auch die drahtlose Telegraphie bildet



Tafel 1.
Fernsprechstellen (1885—1910).

Tafel 2.
Vermittelte Gespräche (1885—1910).

einen wichtigen Gegenstand der Forschungen des Versuchsamts. Sein Arbeitsfeld umfaßt ferner die Prüfung und Begutachtung neuer Erfindungen und Vorschläge, die Aufstellung der Entwürfe für die Batterieanlagen der größeren Ämter u. dgl. Auch führt das Amt einen wesentlichen Teil der Prüfungen aus, denen die zahlreichen im Telegraphenbetriebe benutzten Gegenstände und Stoffe unterzogen werden. Außerdem widmet es sich der wissenschaft-

lichen Fortbildung der höheren Telegraphenbeamten in besonderen Ausbildungskursen. Daneben wird jüngeren Beamten durch mehrjährige Beschäftigung bei dem Amte Gelegenheit gegeben, sich eine gute Schulung für die Ingenieuraufgaben im Gebiete des Telegraphen- und Fernsprechwesens anzueignen.

Die besonderen Telegraphenanlagen, zu denen auch die von der »Normal-Zeit«, G. m. b. H. in Berlin, eingerichteten Zentral-Uhrenanlagen zählen, sind infolge Umwandlung zahlreicher Anlagen in Fernsprechanschlüsse zurückgegangen; es bestanden Ende 1910 887 Anlagen gegen 1369 Anlagen Ende 1905. Die Neben-Telegraphenanlagen sind von 177 Ende 1905 auf 292 Ende 1910 angewachsen; die Steigerung ist hauptsächlich auf die in kaufmännischen Kreisen zunehmende Verbreitung des elektrischen Ferndruckers zurückzuführen, durch den es ermöglicht wird, den Inhabern solcher Anlagen selbst während des Geschäftschlusses die für sie eingehenden Telegramme und sonstigen Nachrichten in deutlich lesbaren Schriftzeichen zu übermitteln.

Der gedeihlichen Weiterentwicklung der Funkentelegraphie sind durch den Abschluß des Internationalen Funkentelegraphenvertrags vom 3. November 1906 die Wege geebnet. Der Vertrag umfaßt alle grundlegenden Bestimmungen für die internationale Funkentelegraphie. Von besonderer Wichtigkeit sind:

1. der Grundsatz der Verkehrspflicht zwischen den dem öffentlichen Dienste gewidmeten Küstenstationen und Schiffen ohne Rücksicht auf das verwendete System;
2. die Bestimmung. wonach alle Stationen so eingerichtet sein müssen, daß der Betrieb anderer Stationen nicht gestört wird;
3. die Verpflichtung der Stationen, Notanrufe von Schiffen mit unbedingtem Vorrange vor jeder anderen Korrespondenz entgegenzunehmen, zu beantworten und ihnen gebührend Folge zu geben.

Durch ein Zusatzabkommen haben sich eine Reihe von Staaten verpflichtet, diesen Grundsatz auch auf den Verkehr von Schiff zu Schiff anzuwenden. Die sonstigen Bestimmungen des Funkentelegraphenvertrags, des Zusatzabkommens sowie des Schlußprotokolls und der Ausführungsübereinkunft sind im Archiv für 1908, S. 70ff., enthalten. Sämtlichen Abkommen sind bis jetzt beigetreten: Belgien, Brasilien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland nebst allen deutschen Schutzgebieten, Frankreich mit seinen Kolonien einschließlich Tunis, Mexiko, Monako, die Niederlande nebst Curaçao und Niederländisch Indien, Norwegen, Österreich, Rumänien, Rußland, Schweden, Spanien, die Türkei und Ungarn. Nur den Vertrag nebst Schlußprotokoll und Ausführungsübereinkunft haben unterzeichnet: Großbritannien nebst Canada, Australien, Neuseeland, Britisch Indien, der Südafrikanischen Union und den übrigen britischen Kolonien und Besitzungen mit Ausnahme von Neu Fundland, ferner Portugal und Japan. Durch die Gründung der deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie ist den mit dem deutschen System der Telefunkengesellschaft ausgerüsteten und von dieser Gesellschaft betriebenen Stationen ermöglicht, mit allen von Marconi betriebenen ausländischen Küsten- und Bordstationen zu verkehren.

An der deutschen Küste unterhält die Reichs-Telegraphenverwaltung 4 feste Küstenstationen (Borkum Neuer Leuchtturm, Norddeich, Danzig und Swinemünde) und eine Station auf Borkum Riff Feuerschiff. Außerdem bestehen noch für den öffentlichen Verkehr 5 feste Küstenstationen (Bremerhaven Lloydhalle, Cuxhaven, Helgoland, Arkona und Bülk) und

6 Stationen auf Feuerschiffen (Amrumbank Feuerschiff, Außenjade Feuerschiff, Eider Feuerschiff, Elbe Feuerschiff Eins, Weser Feuerschiff, Adlergrund Feuerschiff). Bordstationen sind zurzeit auf 143 deutschen Handelsschiffen eingerichtet; davon entfallen auf die Hamburg-Amerika Linie und auf den Norddeutschen Lloyd je 40, die Reederei Hugo Stinnes in Mülheim (Ruhr) 10, die Deutsche Ostafrika-Linie in Hamburg, die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos in Hamburg und die Roland-Linie in Bremen je 7, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg 6, die Cuxhavener Hochseefischerei Aktien-Gesellschaft in Cuxhaven und die Woermann-Linie in Hamburg je 5 Stationen usw.

Die Funkentelegraphie hat sich zu einem außerordentlich wichtigen und für die Schiffahrt durchaus unentbehrlichen Verkehrsmittel entwickelt. Dazu hat besonders die Steigerung der Reichweite beigetragen, die bei normalen Stationen bis zu 1000 km und bei Großstationen mehrere Tausend Kilometer beträgt. Einen weiteren Fortschritt in der Entwicklung hat die Funkentelegraphie durch die Einführung des Systems der tönenden Löschfunken erfahren. Mit diesem System ist auch die Küstenstation Norddeich ausgerüstet, die außer dem öffentlichen Verkehr noch anderen Zwecken dient. So wird von ihr täglich zweimal je ein Telegramm mit den neuesten politischen und Handelsnachrichten an Schiffe in See gegeben; ferner wird von ihr täglich um 1 Uhr mittags und nachts zur Einstellung der Schiffschronometer ein Zeitsignal übermittelt. Außerdem dient die Station zur Abgabe von Wetterberichten, Sturmwarnungen sowie sonstigen für Schiffahrtzwecke wichtigen Nachrichten. Welche Bedeutung die Funkentelegraphie für den Schiffsverkehr gewonnen hat, geht daraus hervor, daß im Kalenderjahre 1910 von den deutschen Küstenstationen 11 738 Telegramme mit rund 281 000 Wörtern und allein von einem zwischen Hamburg und New York verkehrenden Personendampfer während einer Hin- und Rückreise 526 Telegramme mit 6664 Wörtern bearbeitet worden sind.

Die Gesamtzahl der auf der Erde bestehenden festen Funkentelegraphenstationen beläuft sich auf etwa 1100. Davon entfallen auf Deutschland 83, Großbritannien 93, Rußland 58, Frankreich 40, die Vereinigten Staaten von Amerika 243 und Canada 51. Auf Handelsschiffen sind insgesamt 869 Stationen vorhanden; davon entfallen auf Deutschland 143, Großbritannien 305, Italien 51, die Niederlande 35, Frankreich 31, die Vereinigten Staaten von Amerika 205.

Die Telephonie ohne Leitungsdraht hat wegen mancherlei entgegenstehender Schwierigkeiten für den allgemeinen Verkehr noch keine praktische Bedeutung erlangt.

Der Wetternachrichtendienst hat immer größere Verbreitung gefunden. Das Vorhersagetelegramm wird nicht mehr in verabredeter, sondern in offener Sprache abgefaßt. Die Vorhersagen und Wetterkarten werden im Reichs-Post- und Telegraphengebiete von 13 Wetterdienststellen ausgegeben; 7 weitere Nebenstellen befassen sich mit der Herausgabe von Wetterkarten. In der Provinz Westfalen besteht die zweckmäßige Einrichtung, daß die Landbriefträger vor Antritt ihrer Bestellgänge von der am Posthaus aushängenden Wettervorhersage Kenntnis nehmen und auf Befragen jedem Auskunft geben.

Zur Sicherung des Luftschiffverkehrs gegen Katastrophen im Luftmeer ist ein Gewittermeldedienst in der Weise eingerichtet, daß eine größere Anzahl von Post- und Telegraphenanstalten telegraphische Meldungen über Gewitter an das Aeronautische Observatorium in Lindenberg übermittelt, das dadurch in der Lage ist, rechtzeitig Warnungen an Luftschiffer



abzulassen und auf Anfrage Auskunft über das zu erwartende Wetter zu erteilen. Der öffentliche Wetterdienst ist im Archiv 1908, S. 553 ff., eingehend besprochen worden.

Zu den Stadtrohrposten in Berlin, Hamburg, Frankfurt (Main) und Bremen ist eine Anlage in Cöln hinzugekommen. Die Rohrpostanlage in Berlin umfaßt jetzt 75 Rohrpostanstalten; die Leistungsfähigkeit der Maschinenanlagen ist auf 1300 Pferdestärken gestiegen. Mit der Berliner Rohrpost wurden im Jahre 1910 10 755 400 Sendungen befördert. In den Bereich der Rohrpost in Hamburg ist Altona (Elbe) einbezogen worden.

Volle Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs, weitere Ausdehnung des Betriebs auf neue Geschäftszweige, Vereinfachung und Verbilligung des Betriebs sind die Gesichtspunkte, nach denen auch im abgelaufenen Jahrfünft der technische Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienst gestaltet worden ist. Dem Wunsche der Geschäftswelt entsprechend erteilen die Postanstalten über gewöhnliche Pakete Einlieferungsbescheinigungen und stellen Postlagerkarten aus, durch die eine sichere Aushändigung von Briefen ohne persönliche Adresse ermöglicht werden soll. Der Beschleunigung des Schalterverkehrs dienen die Postanweisungen mit anhängendem Einlieferungschein und die mit großen Firmen getroffenen Abkommen wegen Vorbereitung und gesonderter Einlieferung von Einschreib- und Wertsendungen, Postanweisungen und Paketen. Durch die Einführung besonderer Nachnahme-Postpaketadressen und Nachnahmekarten mit anhängender, vom Auflieferer vorzuschreibender Postanweisung oder Zahlkarte wird das Bestellgeschäft beschleunigt und vereinfacht. Die Eilbestellung von Paketen, Wert- und Einschreibsendungen sowie von Postanweisungen ist auch für den Orts- und Landbestellbezirk des Postorts zugelassen. Infolge Erweiterung der Stadtgebiete konnte die Vergünstigung der ermäßigten Ortstaxe für Briefe auf eine große Zahl von Postorten ausgedehnt werden. Die Gebühr für das Abtragen der Postanweisungen und Briefe mit Wertangabe nach Landorten wurde der Ortsbestellgebühr gleichgestellt.

Eine durchgreifende Vereinfachung des Postzolldienstes knüpft sich an das Inkrafttreten einer neuen Postzollordnung, durch die die zollamtliche Vorabfertigung an der Grenze weggefallen und die Abfertigung zollfreier Waren in Massensendungen (frische Blätter, abgeschnittene Blumen usw.) auf Grund von Stichproben zugelassen ist. Für das Publikum bietet die neue Post-Zollordnung die Erleichterung, daß die Inhaltserklärungen nicht nur in deutscher und französischer, sondern allgemein auch in englischer Sprache ausgestellt werden können, und daß dem Empfänger nicht postseitig verzollter Nachnahmesendungen das Recht zusteht, vor der Entrichtung des Nachnahmebetrags bei der Zollstelle die Sendungen zu besichtigen.

Dem Bedürfnis, einen kleinen, leicht aufzubewahrenden Vorrat an Freimarken zu 5 und 10 Pf. zur Hand zu haben, ist 1910 durch Ausgabe von Freimarkenheftchen mit einem Wertinhalte von 2 Mark Rechnung getragen worden. Nahezu 2 Millionen Heftchen wurden in den ersten 6 Monaten abgesetzt.

Seit dem 1. Oktober 1908 ist das Postprotestverfahren eingeführt. Infolge ihrer weitverzweigten Organisation vermochte die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für die Protesterhebung einen niedrigen Einheitsatz einzuführen, der eine wesentliche Verbilligung der Protestkosten bedeutet, besonders für Wechsel, die an kleinen Orten ohne Notar und Gerichtsbeamten zahlbar sind. Von dem Postproteste wird zunehmend Gebrauch gemacht, so



daß die Zahl der Postprotestaufträge im Reichs-Postgebiete jetzt auf rund 1,6 Millionen jährlich angewachsen ist.

An der angemesseneren Einbürgerung des Reichsschuldbuchs und des Preußischen Staatsschuldbuchs wirken die Reichs-Postanstalten neuerdings dadurch mit, daß das Publikum in den Schaltervorräumen auf die Vorteile der Schuldbücher durch Aushang hingewiesen wird, und daß es an den Schaltern kostenlos Merkblätter und Antragsformulare sowie mündliche Auskunft erhalten kann.

Um dem Publikum die Benutzung der Telegrapheneinrichtungen möglichst zu erleichtern, wurde, soweit angängig, auf die Erweiterung der Dienststunden an den Werktagen auch bei Anstalten von geringerer Bedeutung Bedacht genommen. Ferner ist angeordnet worden, daß für die Anstalten auf dem flachen Lande in Landesteilen mit gleichartigen wirtschaftlichen Verhältnissen die Dienststunden namentlich auch in der Mittagszeit gleichmäßig festgesetzt werden.

Der Wirkungskreis des hauptsächlich für die Landbevölkerung eingerichteten Unfallmeldedienstes hat wesentlich ausgedehnt werden können. Da dieser Dienst die Möglichkeit bietet, bei Unglücksfällen zu jeder Zeit Hilfe rasch herbeizuholen, hat sich durch ihn viel Schaden verhüten lassen.

Der seit 1905 in einem Teile der Provinz Pommern zunächst versuchsweise eingerichtete telegraphische Feuermeldedienst, der das Eintreffen auswärtiger Löschmannschaften auf der Brandstelle beschleunigen sowie unnötiges Ausrücken der Feuerwehr verhindern soll, ist nutzbringend gewesen. Der neue Dienst ist daher für die Regierungsbezirke Stettin und Stralsund beibehalten und inzwischen auch auf die Provinz Brandenburg ausgedehnt worden, wo er ebenfalls treffliche Dienste leistet. In der Provinz Brandenburg bestehen gegenwärtig Feuermeldestellen bei 1662 Telegraphenanstalten und bei 774 Fernsprechteilnehmern an Orten ohne Telegraphenanstalt.

Seit 1907 ist an der unteren Weser telegraphischer Sturmflutmeldedienst ins Leben gerufen worden; dieser Dienstzweig findet sich im Archiv 1907, S. 685 ff., ausführlich behandelt.

Auf dem Gebiete der Telegraphentechnik weist der Berichtszeitraum wesentliche Verbesserungen auf. Zum gleichzeitigen Fernsprechen und Telegraphieren sind jetzt 198 Fernsprechdoppelleitungen gegen 104 im Jahre 1905 im Betriebe; die Zahl der Leitungen mit Hughes-Gegensprechschaltung beträgt 88. Der Mehrfachtelegraph von Baudot, der ursprünglich nur auf den Leitungen Berlin-Paris und Hamburg-Paris verwandt wurde, dient jetzt auch dem Verkehr von Cöln mit Berlin und Paris sowie von Berlin mit Warschau. Der Murrayapparat wird auf den Leitungen Hamburg-Berlin, Berlin-Petersburg, Berlin-Frankfurt (Main) und Hamburg-Frankfurt (Main) benutzt. Auf einigen wichtigen Leitungen nach dem Ausland ist der Wheatstoneapparat, der im Reichs-Telegraphenbetriebe schon früher Eingang gefunden hatte, eingeführt worden, zum Teil in Gegensprechschaltung, wie z. B. im Verkehr Berlin-Odessa und Berlin-Moskau. Die Einrichtungen für die Zentralisierung der Telegraphenleitungen wurden weiter ausgebaut und verbessert. Fast bei sämtlichen größeren Telegraphenämtern und bei einzelnen kleineren Telegraphen-Betriebstellen werden jetzt die Hughesapparate elektrisch angetrieben.

Zur Fernhaltung von Störungen durch sog. Erdströme ist man dazu übergegangen, die Erde als Rückleitung ohne Zeitverlust auszuschalten und durch eine metallische Leitung zu ersetzen.



Der in Deutsch Südwestafrika für die Expeditionstruppen eingerichtete Feldpostdienst wurde nach Zurückziehung der Streitkräfte vom 1. Januar 1908 ab wieder aufgehoben. Während des fast vierjährigen Bestehens der Feldpost sind aus Deutschland an die mobilen Truppen im Schutzgebiet abgesandt worden: 2 830 000 Briefsendungen, 2800 Postanweisungen über 124 640 Mark und 108 330 Pakete. Von den mobilen Truppen gingen aus: 5 655 700 Briefsendungen und 152 080 Postanweisungen über 24 360 660 Mark.

Die Feldpost-Dienstordnung nebst Ausführungs-Bestimmungen wurde 1907 neu ausgegeben. Nach den neuen Vorschriften sind Feldpostanweisungen an die mobilen Truppen im Felde zugelassen; diese Postanweisungen werden durch die Feldkriegs- und sonstigen Truppenkassen ausgezahlt. Die neue Feldpost-Dienstordnung enthält auch Bestimmungen über den Feldpostdienst bei militärischen Unternehmungen über See.

Mit der weiteren Erschließung unserer Kolonien hat auch die Ausbreitung der deutschen Post- und Telegraphenanstalten in den deutschen Schutzgebieten Schritt gehalten. Der Erschließung der afrikanischen Schutzgebiete durch Eisenbahnen mußte die Eröffnung neuer Verkehrsanstalten auf dem Fuße folgen. Die Auffindung von Diamanten in Südwestafrika und die Entdeckung großer Phosphatlager in der Südsee haben zur Verkehrsentwicklung in diesen Gebieten wesentlich beigetragen.

In Deutsch Ostafrika bestehen 2 Postämter (Daressalam und Tanga), 40 Postagenturen (8 an der Küste und 32 im Inneren des Landes) sowie eine Telegraphenanstalt ohne Postbetrieb. Mit Europa unterhält das Schutzgebiet Postverbindungen durch die Reichspostdampfer der Deutschen Ostafrika-Linie, die französischen Dampfer der Messageries Maritimes und die englischen Postdampfer der British India Steam Navigation Company. Außerdem stehen sämtliche Postanstalten an der Küste durch die Dampfer des Gouvernements in Verbindung. Die Weiterbeförderung der Post nach dem Inneren erfolgt auf der Usambara- und der Zentralbahn von Tanga und Daressalam aus und nach den abseits gelegenen Postanstalten durch Botenposten. Die Postsendungen nach und von den am Victoria-See gelegenen Postanstalten sowie auch nach und von Ruanda werden allgemein über Mombasa, die Ugandabahn und von deren Endpunkte Port Florence mit englischen Schiffen über den Victoria-See befördert. Mit dem Welttelegraphennetz ist Deutsch Ostafrika durch das der Eastern and South African Telegraph Company gehörende und ihr abgemietete Unterseekabel Daressalam-Bagamojo-Zanzibar verbunden. An das oberirdische Telegraphennetz sind 29 Orte angeschlossen.

In Deutsch Südwestafrika hat der Verkehr nach Niederwerfung des Eingeborenenaufstandes starken Aufschwung genommen. Gegenüber den 36 Postanstalten, die Ende März 1906 vorhanden waren, bestehen gegenwärtig 69, nämlich 3 Postämter (in Windhuk, Lüderitzbucht und Swakopmund), 26 Postagenturen und 40 Posthilfstellen. Bei 49 Postanstalten ist Telegraphenbetrieb eingerichtet; außerdem befinden sich an 9 Orten Telegraphenanstalten ohne Postbetrieb. Die Postverbindungen mit Europa werden durch die Dampfer der Deutschen Ostafrika-Linie, der Hamburg-Amerika und der Woermann-Linie hergestellt (letzte auch im Anschluß an die Dampfer der Union-Castle-Line »Kapstadt-Southampton«). Die Weiterbeförderung der Post besorgen die Eisenbahnen Swakopmund-Windhuk, Swakopmund-Tsumeb, Otawi-Grootfontein, Lüderitzbucht-Keetmanshoop, Seeheim-Kalkfontein und Keetmanshoop-Tses, ferner Karren-, Reit- und Botenposten sowie gelegentlich verkehrende Frachtwagen der Schutztruppe, des Gouvernements und der Ansiedler. Den Telegraphenverkehr vermittelt das in Swakopmund eingeführte,

an das Kabel Kapstadt–Mossamedes angeschlossene Unterseekabel. Außerdem ist das Telegraphennetz des Schutzgebiets durch eine oberirdische Telegraphenlinie zwischen Ramansdrift und Steinkopf mit dem der Kapkolonie verbunden.

In Kamerun ist die Zahl der Verkehrsanstalten von 23 auf 35 angewachsen, darunter befinden sich 17 mit Telegraphenbetrieb. Die Haupt-Postanstalt ist das Postamt in Duala. Die Postverbindungen mit Europa stellen die Dampfer der vereinigten deutschen Westafrika-Linien, der African Steamship Company und der British and African Steam Navigation Company sowie spanische Dampfer im Anschluß an die deutschen Dampfer der Woermann-Linie her. Den Verkehr der Küstenplätze vermitteln außerdem Gouvernementsfahrzeuge, Kriegschiffe, Privatpinassen usw. sowie Botenposten. Die Postanstalten im Inneren erhalten ihre Postsendungen durch Kanu oder Pinasse oder durch Botenposten. Den im Inneren nach dem Tschadsee zu gelegenen Postanstalten (Garua und Kusseri) werden die Postsachen auf dem Wasserwege über Forcados–Lokodja–Yola zugeführt, während die Postagentur in Molundu mit Matadi (Belgisch Kongo) in Verkehr steht. Den telegraphischen Verkehr vermittelt das Unterseekabel Duala–Bonny. Um dem Schutzgebiet eine unmittelbare Verbindung mit dem Mutterlande zu schaffen, ist die Verlängerung des deutschen Kabels Emden–Teneriffa–Monrovia nach Duala in Aussicht genommen.

In Togo ist mit der Erschließung des Landes durch die Küstenbahn und die beiden Inlandbahnen Lome–Agome-Palime und Lome–Atakpame sowie mit der Verbreitung der Baumwollkultur die Vermehrung der Verkehrsanstalten Hand in Hand gegangen. Ihre Zahl ist von 4 auf 18 gestiegen; die Haupt-Postanstalt ist das Postamt in Lome. Die Postverbindungen mit Europa vermitteln die Dampfer der Woermann-Linie, der Hamburg-Amerika Linie und der Hamburg-Bremer Afrika-Linie; außerdem werden auch die Schiffe der Fraissinet-Linie und der Chargeurs-Réunis (zwischen Marseille sowie Bordeaux und Cotonou) sowie die der African Steamship Company und der British and African Navigation Company (zwischen Liverpool und Accra) zur Postbeförderung benutzt. Außer mit den erwähnten Eisenbahnen werden die Postsachen den Postanstalten im Inneren des Landes durch Botenposten zugeführt. Botenposten verkehren auch zwischen Anecho und Agoué (Dahomey) sowie zwischen Lome und Kwitta (englische Goldküste). Der Anschluß an das internationale Telegraphennetz ist durch eine oberirdische Küsten-Telegraphenlinie hergestellt, die nach den beiden Nachbargebieten Dahomey und englische Goldküste verlängert ist. Auch für Togo ist der Anschluß an das Kabel Emden–Teneriffa–Monrovia, und zwar durch Einführung bei dem Postamt in Lome, beabsichtigt.

Auf den deutschen Besitzungen im Stillen Ozean hat sich der Post- und Telegraphenverkehr erfreulich weiter entwickelt. In Deutsch Neuguinea ist die Zahl der Postanstalten die gleiche geblieben wie Ende 1905. Die Haupt-Postanstalt ist von Herbertshöhe nach Rabaul, dem jetzigen Gouvernementsitze, verlegt worden. Postverbindungen für das Schutzgebiet sind durch die Dampfer der Austral-Japan-Linie über Sydney und Hongkong, den Dampfer »Manila« des Norddeutschen Lloyd über Singapore und durch den Dampfer »Germania« der Jaluit-Linie über Sydney geschaffen. Dieser Dampfer dient auch dem Verkehr des Schutzgebiets mit Nauru und den Marshall-Inseln, Karolinen, Marianen und Palau-Inseln. Wegen der hohen Kosten, die ein an das Welttelegraphennetz anzuschließendes unterseeisches Kabel erfordern würde, ist in Aussicht genommen, den Anschluß auf funkentelegraphischem Wege in der Weise zu schaffen, daß Jap (Karolinen), wo sich eine Kabelstation der Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft be-



findet, zu einer Großstation ausgebaut und zum Ausgangspunkt eines funkentelegraphischen Netzes in der Südsee gemacht wird.

Neben der Postagentur in Jaluit im Gebiete der eigentlichen Marshall-Inseln ist auf der Insel Nauru in der Nähe der Gilbert-Inseln, wo große Phosphatlager abgebaut werden, eine Postanstalt eingerichtet worden. Außer den Dampfern der Jaluit-Linie werden die Dampfer der Gesellschaft Burns Philp u. Co. in Sydney, der Pacific Phosphate Company in Nauru sowie Kriegs- und Segelschiffe zur Postbeförderung benutzt.

Zu den 4 auf den Karolinen und Marianen von früher her bestehenden Postanstalten sind 2 auf den Palau-Inseln hinzugekommen. Die Postverbindungen mit Europa sind die nämlichen wie die für die Marshall-Inseln; außerdem wird die Post auf den Dampfern der Austral-Japan-Linie sowie der Phosphat-Aktiengesellschaft befördert. Die Insel Jap ist durch die Kabel Jap-Menado, Jap-Guam und Jap-Schanghai an das Welttelegraphennetz angeschlossen.

Auf den Samoa-Inseln hat sich die Zahl der Postanstalten (Ende 1905/6) um 2 vermehrt. Die Haupt-Postanstalt ist das Postamt in Apia. Untereinander stehen die auf den beiden Inseln Upolu und Sawaii gelegenen Postanstalten durch gelegentlich benutzte Schiffe und regelmäßige Botenposten in Verbindung, während zwischen den beiden Inseln Ruder- oder Segelboote verkehren. Die Postverbindung mit Europa wird durch die Schiffe der Canadian-Australian Royal Mail Steamship Company vermittelt, die die Post in der Richtung von Europa mit besonderem Dampfer von Suva (Fidschiinseln) nach Apia befördert; in umgekehrter Richtung erreichen die Dampfer der Union Steamship Company of New-Zealand in Suva Anschluß an die vorgenannte Linie.

Im Schutzgebiete Kiautschou bestehen neben dem Postamt in Tsingtau noch 8 Verkehrsanstalten. Die Postverbindung mit Europa vermittelt die sibirische Bahn. An die großen Dampfschiffverbindungen des Weltverkehrs ist das Schutzgebiet durch die Dampfer der Hamburg-Amerika Linie, die den Verkehr mit Schanghai, Tschifu, Tientsin und Dairen (Dalny) unterhalten, sowie durch die Reichspostdampfer der ostasiatischen Hauptlinie nach Yokohama angeschlossen. In den Personenzügen der Schantung-Eisenbahn zwischen Tsingtau und Tsinanfu verkehrt eine deutsche Bahnpost. Diese sowie das Eisenbahnpersonal vermitteln die Verbindung mit den deutschen Postanstalten im Inneren von Schantung (Weihsien und Tsinanfu) und mit den an der Bahn gelegenen Postanstalten des Schutzgebiets. Die übrigen Postanstalten tauschen ihre Postsachen durch Botenposten aus. Den Anschluß an das Welttelegraphennetz stellen die Kabel Tsingtau-Schanghai und Tsingtau-Tschifu her.

Im Auslande bestehen in der Türkei, in China und in Marokko deutsche Verkehrsanstalten. Von diesen sind 7 in der Türkei eingerichtet, und zwar in Constantinopel (ein Postamt mit zwei Zweigstellen), Beirut, Jaffa, Jerusalem und Smyrna. Außer mit der nach Constantinopel führenden Eisenbahn wird die Post mit den Dampfern fast sämtlicher Linien des Mittelmeers und des Schwarzen Meeres befördert. Zwischen Jaffa und Jerusalem verkehrt, da die beide Orte verbindende Eisenbahn von den fremden Postanstalten nicht benutzt werden darf, eine Güterpost, die von der deutschen, russischen, italienischen und französischen Post gemeinsam unterhalten wird.

In China besitzt die deutsche Postverwaltung 13 Postanstalten, nämlich in Amoy, Canton, Futschau, Hankau, Nanking, Peking, Schanghai, Swatau, Tientsin, Tschifu, Tschinkiang, Tsinanfu und Weihsien. Die Post wird diesen Orten durch die sibirische Bahn zugeführt; dies bedeutet gegenüber dem früher

benutzten Seewege über Suez eine wesentliche Beschleunigung, da z. B. die Strecke Berlin–Peking jetzt in 13 bis 14 Tagen (früher in 37 bis 38 Tagen) zurückgelegt wird. Telegramme zwischen Deutschland und China können jetzt auch auf dem Wege über Jap (Karolinen) –Schanghai mit den amerikanischen Land-' und Seekabeln befördert werden.

In Marokko bestehen gegenwärtig 17 Postanstalten, nämlich in Tanger, Alkassar, Asimmur, Casablanca, Fes (2), Larasch, Marakesch (3), Masagan, Meknes, Mogador, Rabat (2), Saffi und Tetuan. Spanische Dampfer vermitteln den Verkehr zwischen Europa und Tanger; zwischen Tanger und den übrigen Postanstalten an der Küste und im Inneren verkehren Botenposten. Die Postanstalten an der Küste tauschen ihre Postsachen mit den Dampfern der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei sowie mit verschiedenen Dampfern fremder Nationalität aus.

Seit dem 15. November 1907 sind für die deutschen Postanstalten in Marokko im Verkehr mit Deutschland, den deutschen Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten in China bei der Beförderung von Briefsendungen (einschließlich Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere) die niedrigen Taxen des innerdeutschen Verkehrs eingeführt worden. Die gleiche Vergünstigung für die Beförderung von Briefsendungen und Postanweisungen ist seit dem 1. Juli 1908 den deutschen Postanstalten in China für den Verkehr mit Deutschland, den deutschen Schutzgebieten (ausgenommen Kiautschou) und den deutschen Postanstalten in Marokko zuteil geworden.

Bei der Größe der Entfernungen in den Schutzgebieten haben die Funkentelegraphie und das Fernsprechwesen außerordentliche Verbreitung gefunden. In Deutsch Ostafrika wurden in Muansa und Bukoba am Victoria-See Funkentelegraphenstationen errichtet. In Lüderitzbucht, Swakopmund und Duala sind solche für die Verbindung mit den Schiffen in See in Aussicht genommen; die Station in Duala soll später auch mit den im Inneren von Kamerun zu errichtenden Stationen sowie mit Togo in Verbindung treten. Außer der schon älteren Station in Tsingtau besteht je eine Funkentelegraphenstation auf der Insel Angaur (Palau-Gruppe) sowie, wie bereits erwähnt, auf der Insel Jap (Westkarolinen), dem Zentralpunkte des Kabelnetzes der Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft. Die beiden letztgenannten Stationen sind im Besitze der deutschen Südsee-Phosphatgesellschaft, dienen aber gleichzeitig dem allgemeinen öffentlichen Verkehr. In welchem Umfange sich das Publikum des Fernsprechers in den Kolonien bedient, geht daraus hervor, daß z. B. in Deutsch Südwestafrika Ende 1909 bereits auf je 13 weiße Bewohner ein Fernsprechanschluß entfiel. Die lebhafte Entwicklung des Fernsprechwesens in den Schutzgebieten wird durch die nachstehende Übersicht (S. 48) näher veranschaulicht.

Dazu kommt noch das Ortsfernsprechnetz des deutschen Postamts in Hankau (China) mit 303 Anschlüssen.

Dem Weltpostvereine sind während der letzten 5 Jahre Äthiopien und Belutschistan beigetreten. Der Verein umfaßt jetzt ein Gebiet von $116^1/_2$ Millionen Quadratkilometern mit 1228 Millionen Einwohnern. Außerhalb des Vereins stehen noch: Afghanistan, Arabien, China, Marokko, Britisch Nyassaland, Nord Nigeria, Rhodesia und einige britische Inselgruppen in der Südsee. Das größte und bedeutendste Land, China, hat an dem Weltpostkongreß in Rom 1906 teilgenommen und seinen Beitritt in sichere Aussicht gestellt. Schon jetzt finden nach einem mit China abgeschlossenen Postvertrage die Grundsätze des Weltpostvertrags auf den deutsch-chinesischen Verkehr im wesentlichen Anwendung.



Es haben bestanden in	Ende 1905 Ortsfernsprechnetze Zahl	mit Anschlüssen	Ende 1910 Ortsfernsprechnetze Zahl	mit Anschlüssen
Deutsch Ostafrika	4	65	14	199
Deutsch Südwestafrika	5	231	16	801
Kamerun	9	133	18	287
Togo	—	—	4	54
Deutsch Neuguinea	—	—	2	55
Samoa	—	—	1	110
Kiautschou	1	153	2	262
zusammen	19	582	57	1 768.

Bei den regen Verkehrsbeziehungen, die zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika bestehen, ist die Ende 1908 vereinbarte Ermäßigung des Portos für alle auf dem direkten Seewege zwischen beiden Ländern ausgetauschten Briefe auf 10 Pf. für die erste Gewichtstufe als bedeutsamer Fortschritt zu begrüßen. Ferner hat es zur Hebung des Verkehrs beigetragen, daß bei den Briefsendungen aus Argentinien, Belgisch Kongo, Brasilien, Chile, Columbien, den dänischen Antillen, Ecuador, Niederländisch Indien, Peru und Uruguay nach Deutschland die neben dem Normalporto erhobenen Zuschlagtaxen ermäßigt oder abgeschafft worden sind

Dem Übereinkommen, betreffend den Austausch von Briefen und Kästchen mit Wertangabe, sind neu beigetreten: Brasilien, Britisch Somaliland, die Malayischen Schutzstaaten, Mauritanien, Erythrea, Niederländisch Guayana, ferner die deutschen Schutzgebiete Neuguinea, Karolinen, Marianen, Marshall- und Palau-Inseln. Bei Wertbriefen nach Großbritannien und mehreren britischen Kolonien ist der Meistbetrag der Wertangabe von 2400 Mark auf 8000 Mark erhöht worden.

An dem internationalen Postanweisungsaustausche nehmen jetzt auch teil die deutschen Palau-Inseln, die britischen Besitzungen Neuguinea, Tonga-Inseln, die Malayischen Schutzstaaten, Benadir, Macao sowie die Inseln Guam und Tutuila. Nach den Vereinigten Staaten von Amerika und Canada, nach Griechenland, Island, den dänischen Antillen und Kreta sind telegraphische Postanweisungen zugelassen; im Verkehr mit Rußland und Mexiko ist der Meistbetrag der Einzahlungen auf Postanweisungen erhöht worden.

In den Kreis der Länder, die am internationalen Postauftragsdienste teilnehmen, sind Dänemark, die dänischen Antillen, Serbien, Niederländisch Guayana und Benadir getreten.

Durchgreifende Vereinfachungen und Erleichterungen hat der Vereins-Postpaketdienst durch den Weltpostkongreß in Rom erfahren. Die Seebeförderungs- und Versicherungsgebühren sind herabgesetzt; schriftliche Mitteilungen auf dem Abschnitte der Postpaketadressen sind allgemein zugelassen; für den Fall des Verlustes oder völligen Verderbens einer Sendung ist dem Absender auch die Erstattung der Beförderungsgebühren zugebilligt worden. Im Verkehr mit einer Reihe von Ländern sind neu zu-

gelassen worden: die Eilbestellung von Postpaketen, die Versendung dringender Pakete, die Versendung unter Wertangabe und Nachnahme; mehrfach ist auch der Meistbetrag der Wertangabe und Nachnahme erhöht worden.

Dem Vereins-Postpaket-Vertrage hat sich Bolivien neu angeschlossen; auch mit Äthiopien können jetzt Postpakete ausgetauscht werden. Ferner sind Postpakete nach Japanisch Sachalin, den Tonga-Inseln und den deutschen Postanstalten am Victoria-See auf dem Wege über die Ugandabahn (Britisch Ostafrika) zulässig. Mit China ist ein besonderes Postpaket-Abkommen geschlossen worden, nach dem mit den chinesischen Postanstalten an Eisenbahn- oder Dampfschiffslinien Postpakete bis 10 kg und solche mit Wertangabe bis 800 Mark, mit den übrigen Orten nur Postpakete ohne Wertangabe bis 3 kg ausgetauscht werden können. Die von der deutschen Handelswelt sehr unliebsam empfundene Beschränkung des Meistgewichts der Postpakete auf 3 kg im Verkehr mit Spanien und auf 2 kg im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika ist weggefallen.

Vielfach sind neue Leitwege für Postpakete hinzugekommen; u. a. ist an Stelle Panamas zum ersten Male Mexiko mit Vorteil als Durchgangsland für Postpakete nach Ländern am Stillen Ozean (Salvador) benutzt worden. Auch für den Postpaketverkehr mit Ostasien (Japan und China) ist durch Benutzung des Landwegs über Sibirien eine wesentliche Beschleunigung eingetreten.

Ferner haben für die Postfrachtstücke manche Verbesserungen, namentlich aber neue Beförderungsgelegenheiten, geschaffen werden können. Im Verkehr mit verschiedenen Ländern wurde der Meistbetrag der Wertangabe oder das Meistgewicht der Postfrachtstücke erhöht. Endlich ist allgemein gestattet worden, daß gewöhnliche Postfrachtstücke nach dem Auslande bis zur deutschen Grenze als dringende Pakete befördert werden, was bis dahin nur für Postpakete zugelassen war.

Als Erleichterungen, die gleichmäßig den Postpaketverkehr wie den Postfrachtstückverkehr betreffen, sind zu erwähnen: die Einführung eines neuen, einfacheren Frankozettel-Verfahrens, der Wegfall des Zählens der Porto- und Frankobeträge auf den Paketadressen im Wechselverkehr mit Bayern, Württemberg, Österreich und Ungarn infolge Vereinbarung einer pauschalen Abrechnung über die gemeinschaftliche Fahrposteinnahme und der Wegfall des Zählens der gewöhnlichen Pakete bei der Übergabe im Verkehr mit der Schweiz.

Dem Welttelegraphenvereine sind seit dem Jahre 1905 Bolivien, Chile, Erythrea, Island sowie die Deutsch-Südamerikanische Telegraphengesellschaft in Cöln neu beigetreten. Die 1908 in Lissabon abgehaltene internationale Telegraphenkonferenz hat beachtenswerte Vereinfachungen und Erleichterungen im internationalen Telegraphenverkehr geschaffen. Dahin gehört u. a., daß Telegramme in offener Sprache im Text auch abgekürzte Adressen oder Börsenkurse enthalten können, daß in Telegrammen mit der Bezeichnung »postlagernd« oder »telegraphenlagernd« Chiffreadressen zugelassen sind, und daß bei Berichtigungstelegrammen auf Verlangen des Empfängers nur die reglementmäßige Wortgebühr für jedes zu wiederholende Wort zu entrichten ist.

Die Telegrammgebühren sind sowohl im europäischen als auch im außereuropäischen Verkehr zum Teil wesentlich ermäßigt worden. Aus der nachstehenden Zusammenstellung (S. 50) ist dies im einzelnen zu erkennen.



Wortgebühr für Telegramme nach	Ende Dezember 1905 Mark	Ende Dezember 1910 Mark
Algerien	0,20	0,15
Bosnien-Herzegowina	0,20	0,05
Marokko	0,40	0,35
Tripolis	0,65	0,60
der Türkei	0,45	0,40
Tunis	0,20	0,15
Französisch Äquatorialafrika	5,50	5,30
Angola (Portug. Westafrika)	8,95	5,00
Guinea (Portug. Westafrika)	4,85	3,55
Principe (Portug. Westafrika)	7,40	5,10
San Thomé (Portug. Westafrika)	6,85	5,10
Arabien (Aden, Permi, Hedjaz)	3,00	2,60
Argentinien	4,30	3,65
Bolivien	5,95	3,65
Chile	5,95	3,65
China (Macao)	4,80	4,75
Ecuador	5,95	4,30
Französisch Guayana	6,90	6,70
Panama	5,15	3,20 3,15
Paraguay	4,30	3,65
Peru	5,95	3,65
Uruguay	4,30	3,65
Venezuela	7,80	5,15.

Aus dem Abschnitt über Post- und Telegraphen-Diensträume sei hervorgehoben, daß während des Berichtszeitraums 108 neue Grundstücke erworben und 43 reichseigene Grundstücke durch Hinzukauf von Nachbarland erweitert worden sind. Die Zahl der reichseigenen Postgrundstücke ist nach Abrechnung der als entbehrlich veräußerten Liegenschaften auf 647 gestiegen; außerdem besitzt die Postverwaltung noch an 31 Grundstücken ein Superfiziesrecht (Erbbaurecht). Neubauten sind seit Anfang 1906 auf 68, größere Erweiterungsbauten auf 124 reichseigenen Postgrundstücken aufgeführt worden.

Die Kosten für Grundstückserwerbungen sowie für Neu- und Erweiterungsbauten wurden sämtlich aus den etatsmäßigen Einnahmen der Verwaltung bestritten. Im ganzen haben dafür in der Berichtszeit rund 75 Millionen Mark durch die Etats zur Verfügung gestanden.

Die Zahl der auf Grund besonderer Verträge von Privatunternehmern hergestellten Postgebäude ist von 1947 auf 2345 gestiegen. Die Postamtsvorsteher sind seit 1907, soweit angängig, von der Verpflichtung entbunden worden, für die Bereitstellung der erforderlichen Dienst- und Wohnräume auf eigene Rechnung zu sorgen und die Diensträume gegen Gewährung einer Pauschsumme der Postverwaltung zur Verfügung zu stellen. Die Räume werden nunmehr für Rechnung der Reichskasse angemietet und die Wohnräume den Postamtsvorstehern gegen Einbehaltung des gesetzlichen Wohnungsgeldzuschusses als Dienstwohnungen überlassen. (Siehe Archiv 1907, S. 641 ff.).

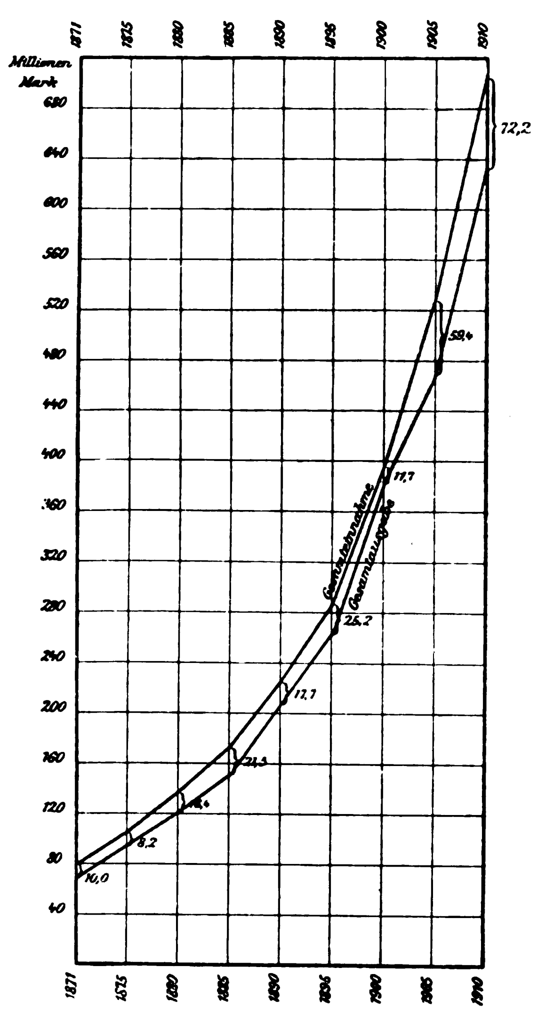
An Miete für sämtliche Post- und Telegraphendiensträume sind in den letzten 5 Jahren 48 662 846 Mark aufgewandt worden.

Der Verbesserung der Diensträume in gesundheitlicher Beziehung hat die Verwaltung weiter ihre besondere Fürsorge gewidmet. Die Erfrischungsräume, die Vorrichtungen zur Bereitung warmer Getränke sowie die Badeeinrichtungen (Brausebäder) sind vermehrt worden.

Tafel 3.

Finanzergebnisse.

(1871—1875 Post, 1876—1910 Post und Telegraphie.)



Die Zahlen neben den Klammern bezeichnen den Überschuß in Millionen Mark.

Für die Vergebung von Leistungen und Lieferungen im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wurden neue Bestimmungen erlassen, die die Beteiligung der kleineren Gewerbetreibenden und Handwerker an der Bewerbung erleichtern und somit zur Hebung des Mittelstandes und der handwerksmäßigen Betriebe beitragen werden.

Die finanziellen Ergebnisse des Post- und Telegraphenwesens sind in der Berichtszeit durch hohe Ausgaben, die die Aufbesserung der Einkommensverhältnisse des Personals verursachte, ungünstig beeinflußt worden. Immerhin ist es durch Übertragung minderwichtiger Beamtendienstgeschäfte auf Unterbeamte, durch weitgehende Vereinfachungen des Betriebsdienstes, durch Vereinfachung der Buchführung und Rechnungslegung, durch Einschränkung der Prüfungsgeschäfte und durch vermehrte Benutzung mechanischer Hilfsmittel im Betriebe möglich gewesen, in der Berichtszeit einen Reinüberschuß von 220 Millionen Mark zu erzielen.

Die Finanzergebnisse der Post in den Jahren 1871 bis 1875 und die der Post und Telegraphie in den Jahren 1876 bis 1910 veranschaulicht Tafel 3.

Die Sammlungen des Reichs-Postmuseums wurden in der Berichtsperiode um eine neue umfangreiche Abteilung bereichert, die die Entwicklung des modernsten Verkehrszweigs, der Luftschiffahrt, zur Anschauung bringt. Die Luftschiffausstellung hat ihren Platz im Lichthofe des Museums gefunden. Es sind hier vertreten: ein Zeppelin III, ein Parseval III und

ein Militärluftschiff M II, je ein Eindecker von Blériot, Antoinette und Grade, ein Zweidecker von Wright sowie der Doppeldecker-Gleitflieger Lilienthals. Sämtliche Modelle sind den Originalfahrzeugen bis in die kleinsten Einzelheiten nachgebildet.

Der Ausbau der älteren Museumsabteilungen ist daneben weiter gefördert worden. So gelang es durch Vermittelung des »Egypt Exploration Fund« in London, für die Abteilung der Verkehrseinrichtungen des Altertums das Original einer Posturkunde zu erwerben, die durch ihr hohes Alter und ihre merkwürdigen Schicksale einen hervorragenden Platz in der Postgeschichte einnimmt. Dieses Schaustück, der sog. Hibeh-Papyrus 110, bildet den Bruchteil eines um das Jahr 255 v. Chr. bei einem Postamte Mittelägyptens ausgefertigten Kurstagebuchs der ptolemäischen Staatspost. Die Urkunde gelangte als Makulatur an eine Sargfabrik und ist zu einem der damals üblichen Pappsärge verarbeitet worden. Gelegentlich der Aufdeckung eines Grabes beim Dorfe Hibeh im Jahre 1902 ist dieser Pappsarg und damit das postalische Papyrusblatt ans Tageslicht gelangt. Die Schriftzüge des mehr als 2160 Jahre alten Postpapyrus sind noch deutlich lesbar. Über die Einzelheiten des interessanten Fundes ist im Archiv 1909, S. 761 ff., näheres enthalten.

Von den sonstigen Neuerwerbungen des Postmuseums sind noch zu erwähnen: das Modell eines am Schlesischen Bahnhof in Berlin eingerichteten Beutelschüttelwerkes, das Modell einer mexikanischen, von 8 Mauleseln gezogenen Diligence aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts, eine Nachbildung der ältesten bekannten Darstellung eines optischen Telegraphen aus dem Jahre 1616, das Modell der Funkenstation in Nauen und einer Marconi-Station sowie mehrere Ölgemälde, die das Leben und Treiben auf einem preußischen Bahnhofe vor 70 Jahren, das Einladen des ersten atlantischen Kabels in ein Kriegschiff und einen Kabeldampfer auf der Suche nach einem verloren gegangenen Kabel sowie den Betrieb im großen Apparatsaale des Berliner Haupt-Telegraphenamts darstellen.

Der Postwertzeichen-Sammlung des Museums ist es gelungen, ihren Weltruf weiterhin zu behaupten. Die zur wissenschaftlichen Bearbeitung der Markensammlung nötige Literatur wurde durch Ankauf einer philatelistischen Bibliothek vervollständigt, die auch Interessenten auf Wunsch zugänglich gemacht wird. Ein philatelistisches Ereignis ersten Ranges, dem in der ganzen Sammlerwelt mit Spannung entgegengesehen wurde, bildete die erste vom Reichs-Postmuseum am 9. Dezember 1910 veranstaltete Markenversteigerung. Sie umfaßte einen großen Restbestand von ungebrauchten Postwertzeichen der früheren hannoverschen Postverwaltung sowie entwertete deutsche Kolonialfreimarken, die im Postmuseum angesammelt worden waren.

Der Geschäftsverkehr der Reichsdruckerei war in den Jahren 1906 bis 1908 infolge der Einführung zahlreicher neuer Steuerzeichen, der Anfertigung neuen Papiergeldes, der Vermehrung der Wertzeichensorten und der Erledigung umfangreicher eiliger Druckaufträge äußerst rege. In den beiden folgenden Jahren kehrte der Betrieb allmählich wieder in ruhigere Bahnen zurück. Das finanzielle Ergebnis der Reichsdruckerei in der Berichtszeit ist folgendes (S. 53).

Während der Berichtszeit sind an wichtigen Arbeitsmaschinen beschafft worden: 5 Rotationsmaschinen, 28 Buchdruckschnellpressen, 21 Schneidemaschinen, 5 Vierplatten-Kupferdruckhandpressen, 1 einfache Kupferdruckhandpresse, 5 Tiegeldruckpressen, 1 Steindruckschnellpresse, 1 Setz- und Gießmaschinenanlage, 1 elektrischer Reinigungsapparat für die Setzkästen und 1 elektrische Staubsaugevorrichtung für die Tischlerei.

Es haben betragen:

	1906 Mark	1907 Mark	1908 Mark	1909 Mark	1910 Mark
Einnahme ...	10 567 757	11 621 039	12 414 488	11 958 444	11 545 268
Ausgabe	7 717 284	7 729 151	8 305 847	8 286 641	8 253 187
Überschuß ...	2 850 473	3 891 888	4 108 641	3 671 803	3 292 081.

Unter den angefertigten geldwerten Drucksachen stehen die neuen Reichsbanknoten zu 100 Mark und die Reichskassenscheine zu 10 Mark an erster Stelle. An umlaufsfähigen Reichskassenscheinen zu 10 Mark wurden 9 Millionen, von den Reichsbanknoten zu 100 Mark rund 15 Millionen Stück an die Reichsschuldenverwaltung und an das Reichsbankdirektorium abgeliefert. Zur Herstellung der Freimarken in Rollenform dient eine der neu beschafften Rotationsmaschinen; auf ihr können an einem Tage etwa 1000 Rollen mit je 1000 Freimarken, also eine Million Marken, gedruckt und gleichzeitig perforiert werden. In der Berichtszeit sind ferner erstmalig Markenheftchen mit Freimarken zu 5 und 10 Pf. (S. 42) angefertigt worden.

Mengen und Werte der in der Berichtszeit gelieferten geldwerten Drucksachen:

Gattung der Wertzeichen	Stückzahl Millionen	Nennwert Millionen Mark
Postwertzeichen	22 744,13	2 123,43
Versicherungsmarken	2 325,32	737,51
Wechselstempelzeichen	142,67	122,88
Statistische Wertzeichen	69,87	9,17
Reichsstempelwertzeichen	126,87	132,38
Zigarettensteuerzeichen	1 795,61	156,74
Schaumweinsteuerzeichen	84,49	60,31
Frachtstempelmarken	235,14	109,00
Reichsbanknoten	64,66	4 209,47
Reichskassenscheine	59,80	710,80
Schuldverschreibungen und Zinsscheinbogen zu Reichs- und Staatsanleihen	10,30	9 600,67
Sonstige Wertpapiere	121,13	11 701,61
Sparmarken	35,45	97,27
Sonstige Wertmarken	912,38	548,64
Gesamtsumme	28 728,12	30 319,88
oder an jedem Arbeitstage rund	19	20.

Infolge Einführung neuer Wertzeichen und der Steigerung des Verkehrs mußten auch die Lagervorräte der Wertzeichenverwaltung beträchtlich vermehrt werden. Im ganzen werden jetzt 939 Sorten Wertzeichen vorrätig gehalten, deren Wert sich Ende 1910 auf rund 429 Millionen Mark (gegen 272 Millionen Mark Ende 1905) belaufen hat. Die Wertzeichen werden geliefert an 40 Ober-Postkassen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, an 104 Postanstalten des Berliner Ober-Postdirektionsbezirks, an etwa 3000 sonstige Postanstalten im Reichs-Postgebiet, an die Druckerei der Ver-

kehrsanstalten in Stuttgart und an über 100 andere deutsche Behörden. Zur Beförderung dieser Wertzeichen waren im Rechnungsjahre 1910 109 560 Kisten- und Paketsendungen im Gesamtgewichte von etwa 3,1 Millionen Kilogramm erforderlich, das sind wöchentlich über 2100 Sendungen im Gewichte von 60 000 kg. Die Postwertzeichen werden jetzt den größeren Postämtern unmittelbar übersandt, also unter Ausschaltung der Ober-Postkasse, was den Postdienstbetrieb wesentlich vereinfacht.



Tafel 4.

Beförderte Postsendungen.

Tafel 5.

Verbrauch an Postwertzeichen.

Auch das Lager für gewöhnliche (nicht geldwerte) Drucksachen hat an Umfang bedeutend zugenommen, hauptsächlich infolge der Einrichtung und des Ausbaues des Post-Scheck- und Überweisungsverkehrs und des damit verknüpften Bedarfes an neuen Formularen verschiedenster Art.

Der Betrieb der Schriftgießerei und Stereotypie hat in der Berichtszeit 372 425 kg Schrift sowie 212 494 Klischees und Platten geliefert.

Von den Kupferstich- und heliographischen Platten zu den amtlichen Publikationen des Jahrbuchs der preußischen Kunstsammlungen

und zum Gemäldegalerie-Werke sowie von Einzelbildnissen und Kupferstichen in Faksimilenachbildung wurden in der Berichtszeit rund 30 000 Kunstkupferdrucke hergestellt. Dazu kamen etwa 7000 Lithographien und Photolithographien und 65 000 Zeichnungen für Photolithographien zu den Patentschriften. Von der Kursbuchkarte sind in der Berichtszeit über 2 Millionen Exemplare geliefert worden. Auf dem Gebiete des Licht- und Kombinationsdrucks wurden etwa 7000 Faksimilenachbildungen von Handzeichnungen alter Meister aus dem Königlichen Kupferstichkabinett und 300 000 Tafeln zum Jahrbuche der preußischen Kunstsammlungen und für andere Kunst- und wissenschaftliche Institute hergestellt.

Bei öffentlichen Ausstellungen hat sich die Reichsdruckerei 1906 an der dritten Deutschen Kunstgewerbeausstellung in Dresden, 1909 an der Internationalen Photographischen Ausstellung in Dresden und 1910 an der Weltausstellung in Brüssel beteiligt. In Dresden erhielt die Reichsdruckerei 1906 für die ausgestellten Arbeiten die höchste Auszeichnung: die Ehrenurkunde, 1909 einen Ehrenpreis; auf der Weltausstellung in Brüssel 1910 wurden ihr drei große Preise für Buchdruck, Buchbinderei und Photographie verliehen.

Das Personal der Reichsdruckerei ist während der Berichtszeit von 2085 auf 2321 Köpfe gestiegen. Es umfaßt außer dem Direktor und den beiden Verwaltungsmitgliedern 132 Beamte, 416 ständig beschäftigte Künstler und Werkleute und 1770 gegen Tagelohn tätige Handwerker, Arbeiter, Arbeiterinnen und Laufburschen.

Von der Gesamtzahl der durch die Postanstalten im Reichs-Postgebiet innerhalb der letzten 40 Jahre beförderten Sendungen gibt Tafel 4 (S. 54) ein anschauliches Bild.

Die Zahl dieser Sendungen ist in der Berichtszeit von 6606 Millionen im Jahre 1905 auf 8450 Millionen im Jahre 1910 gestiegen, der Gesamtbetrag der angegebenen Werte und der Postbankverkehr von 29 auf 42 Milliarden Mark. Die Zahl der verarbeiteten Telegamme ist um 8 Millionen gewachsen und hat 1910 annähernd 56 Millionen betragen. Im Fernsprechverkehr sind 1910 1664 Millionen Gespräche vermittelt worden gegen 1081 Millionen im Jahre 1905.

Der Jahresverbrauch an Wertzeichen ist fortdauernd gestiegen; es sind durch die Postanstalten abgesetzt worden:

Jahr	Postwertzeichen		Wechselstempelmarken und gestempelte Wechselvordrucke		Statistische Wertzeichen	
	Stück	Gesamtwert Mark	Stück	Gesamtwert Mark	Stück	Gesamtwert Mark
1906	3 955 534 123	363 748 495	20 309 700	13 982 468	10 505 878	1 310 330
1908	4 263 879 634	397 477 787	21 733 054	15 004 542	11 436 195	1 364 348
1910	4 615 710 596	431 112 346	24 263 158	16 774 821	13 162 352	1 599 092.

Durch reichseigene Postwertzeichen-Automaten wurden 1910 abgesetzt 47 832 530 Freimarken zu 5 und 10 Pf. sowie Postkarten im Gesamtwertbetrage von 2 920 305 Mark.

Den Verbrauch an Postwertzeichen während der letzten 40 Jahre veranschaulicht Tafel 5 (S. 54).



Der Postsparkassendienst der Vereinigten Staaten von Amerika.

Von Krimphove, Postinspektor in Crefeld.

Die Vereinigten Staaten von Amerika sind nunmehr auch dazu übergegangen, einen Postsparkassendienst einzuführen. Die Einrichtung beruht auf dem Act of Congress vom 25. Juni 1910, der ergänzt wurde durch den Act vom 4. März 1911. Die allgemeinen Ausführungsbestimmungen (Regulations governing the operation of postalsavings depositories) sind von der Postverwaltung der Vereinigten Staaten am 10. April 1911 veröffentlicht worden. Außerdem hat die Postsparkassenkommission (Board of Trustees) unterm 25. Juni 1910 noch besondere Ausführungsbestimmungen über die Anlage der Spareinlagen bei den Banken (Regulations for the guidance of banks) erlassen.

Nach der Kongreßakte ist der hauptsächlichste Zweck der Einrichtung, Postsparstellen zu eröffnen zur verzinslichen Hinterlegung von Ersparnissen unter Gewährleistung des Staates. Der Postsparkassendienst steht unter der Aufsicht und Leitung der Postsparkassenkommission, die sich zusammensetzt aus dem Postmaster General, dem Secretary of the Treasury und dem Attorney General der Vereinigten Staaten. Die Kommission hat dem Kongreß jährlich über die Entwicklung des Dienstes eingehenden Bericht zu erstatten. Der Postmaster General bestimmt die Postanstalten, die am Postsparkassendienste teilnehmen sollen, regelt die Einzelheiten des Dienstes und die Vergütungen der Beamten. In Washington D C ist ein Zentralamt für den Postsparkassenbetrieb eingerichtet worden.

Der Dienst ist für das Publikum völlig unentgeltlich, der von der Postverwaltung aus den Einlagen erzielte Gewinn wird in erster Linie zur Verzinsung der Guthaben benutzt, der Überschuß fließt zur Postkasse. Die Spareinlagen werden geheim gehalten.

Die beteiligten Postanstalten sind für den Postsparverkehr im allgemeinen zu den nämlichen Stunden geöffnet wie für den Postanweisungsverkehr. Jede Person im Alter von 10 Jahren oder mehr kann Spareinlagen machen, und zwar eine verheiratete Frau ohne jede Vermittlung oder Überwachung durch ihren Mann. Die Postsparkonten sind streng persönlich, auch sind nur Einzelpersonen zugelassen. Körperschaften, Genossenschaften, Vereine, Firmen oder Gesellschaften usw. können sich kein Konto eröffnen lassen. Ferner darf niemand Inhaber mehrerer Konten sein. Die Teilnehmer können nur ein Konto bei der Postanstalt erhalten, der ihr Wohnort zugeteilt ist. Diese vermittelt auch allein alle Einzahlungen und Abhebungen.

Wünscht jemand am Postsparkassendienste teilzunehmen, so muß er dem Vorsteher der in Betracht kommenden Postanstalt oder dessen Stellvertreter die Angaben zur Ausfüllung eines Anmeldeformulars machen; das Formular hat er selbst zu unterschreiben. Zum Nachweise der Einzahlungen, die der Einleger bei der Postanstalt persönlich oder durch einen bevollmächtigten Vertreter zu bewirken hat, wird je ein Postsparschein (Postal-Savings Certificate) ausgestellt, auf dem der Name des Einlegers, die Kontonummer, der Ausgabetag, die ausgebende Postsparstelle und der Beginn der Zinszahlung vermerkt werden. Für jeden Schein wird ein bei der Postanstalt verbleibendes Doppel ausgefertigt, das der Einleger zu unterschreiben hat. Spätere Einzahlungen können, wenn der Kontoinhaber wegen Krankheit oder aus einem anderen wichtigen Grunde nicht imstande ist, persönlich bei der Postanstalt zu erscheinen, durch einen



Vertreter oder durch Vermittlung der Post gemacht werden. In solchen Fällen schickt der Vorsteher der Postanstalt nach Empfang des Geldes dem Einleger das Doppel des ausgestellten Postsparscheins zum Unterzeichnen. Nach Wiedereingang des Doppels schickt er ihm den Schein selbst.

Rückzahlungen werden an den Einleger geleistet, der in Gegenwart des Vorstehers der Postanstalt oder dessen Vertreters seine Unterschrift auf die Rückseite der dabei zurückzugebenden, über den gewünschten Betrag lautenden Postsparscheine zu setzen hat. Das Geld wird ausgezahlt, wenn der Beamte die Überzeugung gewonnen hat, daß die Unterschrift richtig ist. Wie bei Einzahlungen soll nur ausnahmsweise wegen Krankheit oder aus sonstigen wichtigen Gründen ein Vertreter die Abhebungen vermitteln. In solchen Fällen wird auf Antrag des Vertreters dem Sparer ein Anweisungsformular übermittelt, das er ausfüllt und unterzeichnet. Die Richtigkeit der Unterschrift muß von einem Nichtbeteiligten bestätigt werden. Der abzuhebende Betrag wird gegen Abgabe der Anweisung und der vollzogenen Postsparscheine an den Vertreter ausgezahlt.

Der Nachweis der Einlagen und Rückzahlungen sollte nach der Kongreßakte vom 25. Juni 1910 durch Sparbuch (Pass Book) oder — mit Genehmigung der Postsparkassenkommission — auf andere vom Postmaster General anzuordnende Weise geführt werden. Die Postverwaltung hat sich entschlossen, keine Sparbücher, sondern die bereits erwähnten Postsparscheine einzuführen. Bei der Eröffnung eines Kontos erhält der Einleger zugleich einen Umschlag zur Aufbewahrung der Postsparscheine, auf dessen Außenseite er unter Benutzung des vorhandenen Vordrucks alle Ein- und Rückzahlungen vermerken kann. Die Postsparscheine stellen sich als eine Art verzinsliches Papiergeld dar; sie sind jedoch weder übertragbar, noch können sie verkauft werden. Sie lauten nur auf Beträge von 1, 2, 5, 10, 20, 50 oder 100 Dollar. Dementsprechend müssen die Einzahlungen auch stets auf volle Dollar lauten. Um daneben die Möglichkeit zu gewähren, in kleineren Beträgen zu sparen, hat die Verwaltung außerdem Sparkarten und Sparmarken ausgegeben, die zum Preise von je 10 cts von den Postsparstellen verkauft werden. Eine Sparkarte mit 9 aufgeklebten Sparmarken wird als eine Einlage von 1 Dollar angenommen. Der Höchstbetrag der monatlichen Einlagen beträgt 100 Dollar, das Gesamtguthaben ausschließlich Zinsen darf 500 Dollar nicht übersteigen. Bei Abhebung von Guthaben wird, wenn nur Postsparscheine über einen höheren als den verlangten Betrag eingereicht werden können, unter Einziehung der vorgelegten Scheine über den Restbetrag ein neuer Postsparschein ausgestellt. Verloren gegangene oder vernichtete Scheine werden nach Ermessen des Postmaster General durch neue ersetzt.

Die Einlagen werden mit 2 v. H. verzinst. Die Verzinsung wird für jeden Postsparschein besonders berechnet. Sie beginnt mit dem 1. des auf die Einzahlung folgenden Monats und wird nur für volle Jahre gewährt. Bei Beträgen, die vorzeitig abgehoben werden, wird für die überschießenden Jahresteile keine Verzinsung gewährt; ebenso werden keine Zinseszinsen vergütet; wohl aber können die Zinsen abgehoben und als Neueinlage verzinslich angelegt werden. Bei Abhebung von Zinsen ist eine besondere Quittung auszustellen; auf den Postsparscheinen wird die Zahlung vermerkt.

Die Postspargelder werden bei den Postanstalten von den übrigen Geldern vollständig getrennt gehalten. Die Einzahlungen müssen, soweit sie nicht zu Rückzahlungen benutzt werden, täglich abgeliefert werden. Für Rückzahlungen, die nicht aus den Einzahlungen gedeckt werden können, halten die beteiligten Postanstalten ein angemessenes Bankguthaben, das vom Postmaster General festgesetzt ist und bei Benutzung aus den Einlagen wieder

ergänzt wird. Reicht auch dieses nicht, so ist an den Postmaster General zu berichten. Bis die nötigen Gelder überwiesen sind, kann keine Zahlung verlangt werden.

Von den Gesamteinlagen sollen 5 v. H. von dem Treasurer of the United States, der zugleich Schatzmeister der Postsparkassenkommission ist, in gesetzlichen Zahlungsmitteln als Reserve gehalten werden. Von dem übrigen Gelde kann die Kommission bis zu 30 v. H. in Schuldverschreibungen und anderen Papieren der Vereinigten Staaten anlegen. Der Rest von 65 v. H. soll zu vorläufig $2^1/_2$ v. H. (mindestens $2^1/_4$ v. H.) Zinsen als arbeitendes Kapital bei zahlungsfähigen Banken hinterlegt werden, die nach den Gesetzen der Vereinigten Staaten oder ihrer Einzelstaaten eingerichtet sind und der staatlichen Überwachung und Prüfung unterliegen. Auch Sparkassen und Bankgeschäfte betreibende Trustgesellschaften werden zu diesen Banken gezählt. Nur auf Anordnung des Präsidenten dürfen, wenn nach dessen Urteil das allgemeine Wohl und die Interessen des Staates es verlangen, sämtliche Gelder in Staatspapieren angelegt werden. Die den Banken überwiesenen Spargelder können zu Auszahlungen an die Einleger usw. jederzeit zurückgezogen werden. Die Banken, die die Überweisung von Postspargeldern wünschen, haben nachzuweisen, daß sie den von der Postsparkassenkommission gestellten Bedingungen entsprechen; sie haben außerdem eine von dieser Kommission festzusetzende Sicherheit zu hinterlegen. Zur Prüfung ihrer Verhältnisse haben sie der Postsparkassenkommission eine Abschrift des letzten nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen ihrer Revisionsbehörde vorgelegten Geschäftsberichts vorzulegen. Dieser Bericht muß vom Bankvorstand als richtig anerkannt sein und den vollständigen Stand der Bank an einem höchstens einen Monat zurückliegenden Tage nachweisen. Wenn innerhalb des letzten Monats kein Geschäftsbericht eingereicht worden ist, muß ein solcher in der gesetzlichen Form besonders fertiggestellt werden. Der Bankvorstand muß auch über die Höhe des eingezahlten Kapitals und der freien Reserven eine Bescheinigung abgeben. Solange nicht die Postsparkassenkommission die beteiligten Postanstalten benachrichtigt hat, daß die Bedingungen erfüllt und die verlangten Sicherheiten gestellt sind, dürfen keine Einzahlungen bei einer Bank gemacht werden.

Die Sicherheit muß mindestens 1 000 Dollar betragen und auf volle Tausende lauten. Sie wird beim Treasurer of the United States hinterlegt. Angenommen werden:

1. verzinsliche Schuldverschreibungen der Vereinigten Staaten, Schuldverschreibungen der Regierung der Philippinen, des District of Columbia und der Regierung von Porto Rico zum Nennwerte;

2. Schuldverschreibungen eines Einzelstaats der Vereinigten Staaten und von Hawaii zu 90 v. H. ihres Marktwerts, soweit dieser den Nennwert nicht übersteigt;

3. Schuldverschreibungen einer gesetzlich gebildeten kommunalen Körperschaft der Vereinigten Staaten zu 75 v. H. ihres den Marktwert nicht übersteigenden Nennwerts, soweit diese Körperschaften seit 10 Jahren bestehen, nicht über einen gewissen Prozentsatz ihres Besitzes verschuldet und in den letzten 10 Jahren ihren Schuldverbindlichkeiten nachgekommen sind. Die Postsparkassenkommission bestimmt für jede Bank, bis zu welchem Betrage Spareinlagen bei ihr hinterlegt werden dürfen. Dieser Betrag kann auf Wunsch gegen Hinterlegung weiterer Sicherheiten erhöht werden, darf jedoch niemals das eingezahlte Kapital und die Hälfte der freien Reserven übersteigen. Irgendwelche Gebühren dürfen die Banken aus Anlaß ihrer Beteiligung am Postsparkassenverkehr nicht erheben.



Die Postanstalten haben die aus dem Sparverkehr aufkommenden Gelder in erster Linie bei einer geeigneten Bank ihres Ortes zu hinterlegen. Ist eine solche nicht vorhanden oder bei den vorhandenen Banken der festgesetzte Höchstbetrag der Einlagen schon erreicht, so sollen die Gelder mit Einschreibbrief einer andern für den Ort günstig gelegenen Bank überwiesen werden. Will keine Bank in irgend einem Staate oder Territorium der Vereinigten Staaten die Gelder unter den vorgeschriebenen Bedingungen übernehmen, so sollen sie beim Treasurer of the United States hinterlegt und dabei auf die als Reserve zu haltenden 5 v. H. der Gesamtpostspareinlagen angerechnet werden. Sind an einem Orte mehrere zur Hinterlegung von Postspareinlagen geeignete Banken vorhanden, so werden ihnen die aufkommenden Gelder in solcher Reihenfolge und solchen Beträgen überwiesen, daß jede Bank im Verhältnis zu ihrem Kapital und ihren Reserven bis zu dem von der Kommission festgesetzten Betrag Einlagen erhält. Neue Banken werden nur zum Vierteljahrsanfange zugelassen. Bei Rückzahlungen sollen die dazu etwa fehlenden Gelder, soweit möglich, zunächst von den Banken des Ortes, wo die Einlagen gemacht sind, oder doch von den Banken des in Betracht kommenden Staates oder Territoriums zurückgezogen werden. Werden einer Bank über den festgesetzten Betrag hinaus Gelder überwiesen, so hat sie sofort an die Postsparkassenkommission zu berichten und bis auf weitere Verfügung den Überschuß täglich bei Geschäftsschluß an den Treasurer of the United States oder an einen der Assistant Treasurers in New York, Philadelphia, Boston, Baltimore, Cincinnati, Chicago, St. Louis, New Orleans oder San Francisco abzuführen. Die am Postsparkassendienste beteiligten Postanstalten haben dem Postmaster General monatlich, nach Bedarf öfter, eine genaue Aufstellung über die in diesem Dienstzweige bei ihnen vorgekommenen Ein- und Auszahlungen vorzulegen; ferner hat jede beteiligte Bank monatlich der Postsparkassenkommission einen genauen Nachweis über die bei ihr hinterlegten Spargelder und die Benutzung des Bankguthabens jeder Postanstalt zu liefern. Die Banken sind außerdem verpflichtet, einem Beauftragten der Kommission jederzeit jede gewünschte Auskunft über ihren Verkehr in Postspargeldern zu geben. Banken, die den Bestimmungen nicht nachkommen, kann die Berechtigung, Postspareinlagen überwiesen zu erhalten, ohne weiteres entzogen werden; ebenso steht es auch den Banken frei, die Übernahme solcher Gelder ganz oder teilweise abzulehnen. Entstehen bei Rückforderung hinterlegter Gelder Schwierigkeiten, so kann die Postsparkassenkommission die hinterlegten Sicherheiten verkaufen.

Sparguthaben von 20, 40, 60, 80, 100, 200, 300, 400 und 500 Dollar werden den Einlegern auf Wunsch gegen Postsparschuldscheine (Postal-Savings Bonds) umgetauscht. Diese Papiere werden zu einem höheren Satze verzinst als die Postsparscheine (Postal-Savings Certificates) — $2^1/_2$ gegen 2 v. H. —; die Zinszahlung erfolgt halbjährlich; sie können von den Sparern aus ihrem Guthaben ohne Einschränkung des Betrags erworben werden, sind frei von allen Staats- und Kommunalsteuern und Abgaben und können auch verkauft und beliebig übertragen werden. Dagegen ist ihre Wiedereinlösung in das Belieben der Regierung gestellt. Postsparschuldscheine werden nur zum Umtausche von Sparguthaben ausgegeben, und zwar nur an Inhaber von Postsparkonten. Ferner ist ihre Ausgabe davon abhängig gemacht, daß sonstige Staatsschuldverschreibungen in entsprechender Höhe eingezogen oder — bei Neuausgaben — nicht vergeben werden.

Über den Erfolg des Postsparkassendienstes der Vereinigten Staaten von Amerika ist bisher nichts bekannt geworden; ein einigermaßen abschließendes Urteil ist bei der kurzen Zeit des Bestehens auch noch nicht möglich. Jedenfalls wird die Entwicklung dieser Postsparkasse ein besonderes Interesse erwarten

dürfen, da sie sich von allen ähnlichen Einrichtungen wesentlich unterscheidet. Drei Punkte sind im Postsparkassensystem der Vereinigten Staaten besonders bemerkenswert:

1. die scharfe örtliche und persönliche Beschränkung der Benutzung;
2. die Einführung von Postsparscheinen statt der allgemein üblichen Sparbücher;
3. die Hinterlegung der einkommenden Gelder bei örtlichen Banken und Sparkassen.

Die Beschränkung der Benutzung wird in den besonderen Verhältnissen der Vereinigten Staaten begründet sein. Sie entzieht den Einlegern viele Vorteile und Annehmlichkeiten, die ihnen gerade durch eine Postsparkasse mit ihren vielen Zahlstellen im allgemeinen geboten werden können. Die Ausstellung von Postsparscheinen für jede einzelne Einzahlung und ihre weitere Behandlung dürfte bei der großen Zahl von Zahlungen, die im Sparverkehr vorzukommen pflegen, eine ganz erhebliche Mehrarbeit bedeuten gegenüber der Benutzung von Sparbüchern, ganz abgesehen von den im wesentlichen dadurch bei der Zinsberechnung bedingten Schwierigkeiten und Nachteilen für die Einleger.

Zwei Bruchstücke einer mittelalterlichen Meßbuchhandschrift in der Bücherei des Reichs-Postamts.*)

Von Dr. Staedler, Postinspektor in Berlin.

Das Aufkommen der Buchdruckerkunst im 15. Jahrhundert brachte die altberühmte Kunstfertigkeit der handschriftlichen Herstellung von Büchern zum raschen Erlöschen. Durch Drucke ersetzt und ihres Gebrauchswerts als Bücher beraubt, kamen die alten Handschriften in Massen als Makulatur

*) Benutzte Literatur:

Corpus juris Canonici.
Canones et Decreta sacrosancti oecumenici Concilii Tridentini (usw.). — Rom, Congregatio de propaganda fide, MDCCCCIV (1904).
Gregor der Große, Werke, Bd. V. — Paris 1619.
Missale Romanum (Römisches Meßbuch in der Fassung Pius' V.), Regensburg, S. Sedis Apost. et Sacr. Rituum Congregatio, MDCCCLXXVI (1876).
Adalbert Ebner, Quellen und Forschungen zur Geschichte und Kunstgeschichte des Missale Romanum im Mittelalter, Freiburg i. B. 1896.
Harry Breßlau, Handbuch der Urkundenlehre für Deutschland und Italien, Leipzig 1889.
W. Wattenbach, Das Schriftwesen im Mittelalter, Leipzig 1871.
W. Wattenbach, Anleitung zur lateinischen Paläographie, Leipzig MDCCCLXIX (1869).
Wilh. Arndt, Schrifttafeln zur Erlernung der lateinischen Paläographie, Berlin 1904.
Ed. Bernouilli, Die Choralnotenschrift bei Hymnen und Sequenzen, Leipzig 1898.
O. Fleischer, Neumen-Studien, Leipzig 1895 und 1897.
Hugo Riemann, Studien zur Geschichte der Notenschrift, Leipzig 1878.
P. Wagner, Paläographie des Gregorianischen Gesanges, Freiburg (Schweiz) 1905.



auf den Markt und fanden einen eifrigen Abnehmer in dem neu sich entwickelnden Buchbindegewerbe, das den Pergamentstoff als Buchdeckel- und Rückenbezug wohl zu schätzen wußte. Ungezählte Mengen zum Teil kostbarer Manuskriptblätter sind auf diese Weise als Bucheinbände zugrunde gegangen, und die Zeugnisse davon sind in jeder reichhaltigeren Büchersammlung anzutreffen.

Auch in der Bücherei des Reichs-Postamts befindet sich ein Bucheinband dieser Art, der sich vor anderen seinesgleichen durch den wohl erhaltenen Zustand der dabei verwendeten Manuskriptblätter auszeichnet. Das in Betracht kommende Druckwerk ist eine Nürnberger Streitschrift aus dem Jahre 1649, Postregalsverhältnisse betreffend. Der Einband ist ein sog. Ganz-Pergamentband. Die Abmessungen des Deckels sind: 20,7 cm Höhe und 15,7 cm Breite; die Rückenstärke beträgt 2,2 cm.

Es sind nun zum Rücken- und Deckelbezuge dieses Einbandes die Bruchstücke von zwei mit mittelalterlicher Handschrift bedeckten Pergamentblättern verwendet und folgendermaßen aufgezogen worden:

Blatt 1: von der Längskante des Vorderdeckels beginnend in einem Stücke über den Rücken hinweg und auf den Rückendeckel hinüber, so daß dieser bis auf einen Rest von 5,1 cm Breite von dem aufgezogenen Blatte bedeckt ist;

Blatt 2: ein Pergamentstreifen von 6,1 cm Breite ist auf dem von Blatt 1 unbedeckt bleibenden Teile des Rückendeckels aufgezogen. Dabei ist 1 cm über die Deckelkante nach der Innenseite des Deckels umgeschlagen.

Der Text der Handschrift ist in lateinischer Sprache verfaßt und hat religiösen Inhalt. Er ist in zwei Spalten von je $7^1/_2$ cm Zeilenlänge angeordnet. Auf Blatt 1 sind 26 solcher Textzeilen erhalten, sämtlich von vierliniger Choralnotenschrift begleitet; auf Blatt 2 befinden sich 6 Zeilen eines Gebetstextes und 3 von Notenschrift begleitete Choralzeilen. Es handelt sich um zwei untereinander nicht zusammenhängende Bruchstücke eines mittelalterlichen Meßbuchs, und zwar eines sog. »unvollständigen Missales«. Damit werden in der Wissenschaft jene Kombinationen der im Gebetbuche der Katholischen Kirche enthaltenen Sprechteile des Meßrituals mit den erstmalig von Gregor I. (590 bis 604) geordneten gesanglichen Bestandteilen der Messe bezeichnet, die seit dem 9. Jahrhundert in immer zahlreicheren Variationen entstanden sind, bis Pius V. (1566 bis 1572) infolge eines Tridentinischen Konzilbeschlusses im Jahre 1570 das seitdem ausschließlich maßgebende und noch heute in der Katholischen Kirche gebräuchliche Meßbuch endgültig feststellen ließ.

Der in diesem Meßbuche enthaltenen »Marienmesse für die Zeit von Pfingsten bis Advent« gehören nun die 6 Gebetszeilen (Sprechteil) und die 3 Gesangszeilen unseres Bruchstücks Blatt 2 an. Der Text der 26 Choralzeilen auf Blatt 1 ist teils den Psalmen 89 und 110, teils dem 44. Kapitel des Buches »Jesus Sirach« entnommen. Sämtliche Textstellen kommen auch im heute noch gebräuchlichen Meßbuche vor, jedoch nicht in der gleichen zusammenhängenden Reihenfolge. Es ergibt sich daraus, daß unsere Handschrift vor der Feststellung des Meßbuchs von 1570 entstanden sein muß. Ohnehin gewinnt diese Annahme an Wahrscheinlichkeit dadurch, daß der gegen Ende des 15. Jahrhunderts aufgekommene Buchdruck vorzüglich der Verbreitung der religiösen Literatur nutzbar gemacht wurde, so daß von jenem Zeitpunkt ab die handschriftliche Herstellung von Meßbüchern entbehrlich geworden war. Als Entstehungszeit unserer Handschrift ist daher aus beiden Gründen spätestens die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts anzunehmen.

Die Wissenschaft der Diplomatik gibt indessen noch weitere Erkennungsmerkmale, mittels deren eine engere Eingrenzung der Entstehungszeit unserer Meßbuchhandschrift statthaft wird. An solchen sind folgende hervorzuheben.

Blatt 1 ist liniiert, wie es seit dem Anfange des 12. Jahrhunderts die Regel geworden war. Die Liniierung besteht aus Hoch- und Querlinien. Ihre Färbung erscheint gleichmäßig schwach blaugrau, doch ist mit Sicherheit, wie meist bei derartigen Urkunden, nicht zu sagen, ob es sich nur um geritzte Linien, in die sich Staub gesetzt hat, handelt, oder um solche, die von vornherein mit farbigem Stifte gezogen waren.

Das kleine »s« im Texte der Buchstabenschrift kommt sowohl auf Blatt 1 wie auf Blatt 2 außer in der älteren langen Form auch in der des Schluß-s vor, wie sie erst seit dem 12. Jahrhundert häufiger geworden ist.

Ist danach die Entstehungszeit unserer Handschrift auf nicht früher als das 12. Jahrhundert anzunehmen, so spricht umgekehrt für einen späteren Zeitpunkt folgendes.

Die kleinen Buchstaben »n« und »u« sind von jener Ununterscheidbarkeit, wie sie erst seit dem 13. Jahrhundert sich einbürgerte. Fünf Anfangsbuchstaben auf Blatt 1 und zwei solche auf Blatt 2 sind farbig ausgemalt, und zwar in Rot und Blau, d. i. in den Farben, die für Verzierungen in den Handschriften erst im 13. Jahrhundert aufgekommen sind. Die Satzzeichenanwendung in unserem Manuskripte beschränkt sich auf die Punkte am Ende der Verse oder ist ganz willkürlich, indem Punkte gesetzt sind, ohne daß der Sinn des Satzes dies erforderte. Nachlässigkeiten dieser Art kommen aber in den Handschriften des Mittelalters erst nach dem 13. Jahrhundert allgemeiner vor.

Für das 14. Jahrhundert als Entstehungszeit sind endlich nachstehende Merkmale geltend zu machen.

Die Buchstaben unserer Handschrift sind mit bemerkenswerter Regelmäßigkeit und mit großer Sorgfalt gemalt. Im allgemeinen gleicht die Textschrift durchaus der in der Prachthandschrift der Goldenen Bulle für König Wenzel, die auf etwa 1400 datiert wird. Die kleinen Buchstaben des Gebetstextes (Blatt 2) sind sämtlich 5 mm, die langen Buchstaben $6^1/_2$ mm hoch. Bei dem zwischen das Notensystem gesetzten Gesangstexte (Blatt 1 und 2) haben die Buchstaben nur die halben Abmessungen von denen des Gebetstextes, erscheinen aber nichtsdestoweniger noch so stattlich, daß das ganze Chorbuch, auf einem eigenen Pulte aufgestellt, mehreren Sängern zugleich als Gesangbuch gedient haben muß, wie dies seit dem 14. Jahrhundert besonders beliebt geworden war.

Außerdem zeigt die Notenschrift unserer Bruchstücke den Charakter der sog. langobardischen Akzentneumen, wie sie in Oberitalien im Gegensatze zu der in Frankreich ausgebildeten, als »nota quadrata« des 12. Jahrhunderts bezeichneten und bis heute angewendeten sog. Choralnotenschrift in Übung gestanden hat und vielfachem Wandel im Laufe der Zeiten unterworfen gewesen ist. Da schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts die langobardischen Neumentypen außer Gebrauch gekommen sind, so ist auch nach diesem Merkmale die Entstehungszeit unserer Handschrift mit Wahrscheinlichkeit in das 14. Jahrhundert zu verlegen.

Ferner ist der im Texte angewendete Buchstabe für das kleine »a« in seiner Form für das 14. Jahrhundert geradezu charakteristisch; das »d« in der hier ausschließlich angewendeten Form — mit rückliegendem Aufstriche — hat es zu dieser Ausschließlichkeit erst seit dem 14. Jahrhundert gebracht. Auf jedem »i« fehlt der Punkt; Punkte über dem »i« finden sich aber kaum vor dem Jahre 1350. Das »r« erscheint wiederholt in einer der



»2« entfernt ähnlichen Form, die ursprünglich eine Abkürzung einer lateinischen Hauptwortendung (-orum) darstellte, sich späterhin aber auch an andere Buchstaben anlehnte und sich endlich im 14. Jahrhundert als selbständiger Buchstabe eingebürgert hat. Das »u« zeigt stellenweise eine Form, die dem »v« ähnlich und vor dem 14. Jahrhundert nicht bekannt ist.

Gegen ein noch weiteres Herabsetzen des Entstehungsdatums bis auf das 15. Jahrhundert spricht wiederum die in unserem Texte für gewöhnlich angewandte Form des »u«, dem der seit dem 15. Jahrhundert zur Unterscheidung gegen das »n« allgemeiner aufgekommene u-Haken noch durchweg fehlt. Es behält demnach sein Bewenden dabei, daß unsere Handschriftbruchstücke im 14. Jahrhundert entstanden sind.

Über den Ort der Entstehung des Manuskripts fehlt es an zuverlässigen Anhaltspunkten. Ebenso ist nichts darüber festzustellen, wann und auf welchem Wege die Druckschrift vom Jahre 1649, zu deren Einband die beiden Bruchstücke gedient haben, zu den Bücherbeständen des Reichs-Postamts gelangt ist.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Unsere Kolonialwirtschaft und die deutsche Metall- und Maschinen-Industrie. Bei der Tagung der Technischen Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees am 13. November 1911 erstattete Generaldirektor Dr. ing. h. c. von Oechelhaeuser-Dessau über einen Zusammenschluß der Metall- und Maschinen-Industrie mit dem Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee einen bemerkenswerten Bericht, dem wir folgendes auszugsweise entnehmen.

Den Beweis der Entwicklungsfähigkeit unserer Kolonien liefert die fortgesetzt wachsende Ein- und Ausfuhr. Im Jahre 1910 betrug die Einfuhr an Metallen und Metallwaren nach den deutschen Kolonien in Afrika und der Südsee etwa 33 Millionen Mark, an Maschinen für Landwirtschaft, Industrie und Transport etwa 7 Millionen Mark, insgesamt etwa 40 Millionen Mark; die Einfuhr über den Hafen von Tsingtau an Waren fremden — nicht chinesischen — Ursprunges betrug über 50 Millionen Mark. Den Verkehr mit den deutschen Kolonien in Afrika und der Südsee vermitteln die Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg-Amerika Linie, Hamburg-Bremer Afrika-Linie, Woermann-Linie und der Norddeutsche Lloyd mit insgesamt 86 Dampfern von rund 370 000 R.T.; den Verkehr mit Tsingtau unterhalten die Reichs-Postdampfer. Das gesamte Schiffsmaterial ist fast ausschließlich Erzeugnis des heimischen Gewerbefleißes. Ein großes koloniales Interesse der Metall- und Maschinen-Industrie besteht somit in der gesunden Weiterentwicklung unserer gesamten heimischen Industrie, die großenteils hinsichtlich ihrer Rohstoffversorgung unter einer verhängnisvollen Abhängigkeit vom Auslande leidet. Bei einer Gesamteinfuhr Deutschlands im Jahre 1910 von etwa 9 Milliarden Mark betrug die Einfuhr an kolonialen Rohstoffen und Erzeugnissen, die wir vom Auslande beziehen müssen, die Hälfte, nämlich etwa $4^1/_2$ Milliarden Mark. Der Gesamteinfuhr an kolonialen Rohstoffen und Erzeugnissen steht eine Ausfuhr der gleichen Erzeugnisse aus den deutschen Kolonien von nur 90 Millionen Mark gegenüber.



Dieser Vergleich zeigt, daß unsere Kolonien vorläufig nur einen kleinen Teil des Bedarfs Deutschlands an kolonialen Rohstoffen und Erzeugnissen zu decken vermögen. Es ist aber dabei zu berücksichtigen, daß unsere Kolonialwirtschaft erst im Anfange der Entwicklung steht, und fortgesetzt im Auge zu behalten, daß jede Million Mark an Rohstoffen und Erzeugnissen aus den eigenen Kolonien einen Zuwachs unseres Nationalvermögens bedeutet.

Der Herr Berichterstatter richtete an die Metall- und Maschinen-Industrie einen warmen Appell, daß planmäßige und einmütige Arbeit auch der deutschen Technik ein lohnendes Arbeitsfeld in den Kolonien eröffnen und der deutschen Industrie neue sichere Gebiete für ihre Rohstoffversorgung und für den Absatz ihrer Erzeugnisse erschließen kann.

Inzwischen hat der Zentralverband deutscher Industrieller beschlossen, dahin zu wirken, daß durch die Eisen- und Maschinenindustrie die zur Erweiterung ihres Absatzgebiets, Schaffung neuer Industriezweige und Gewinnung von Rohstoffen aus den eigenen Kolonien erforderliche Summe von jährlich 250 000 Mark zunächst auf 5 Jahre gesichert und dem Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee zur Verfügung gestellt wird.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 3. BERLIN, FEBRUAR. **1912.**

Schnellbetrieb auf langen Unterseekabeln.

Von **Luers**, Ober-Telegraphensekretär in Emden.

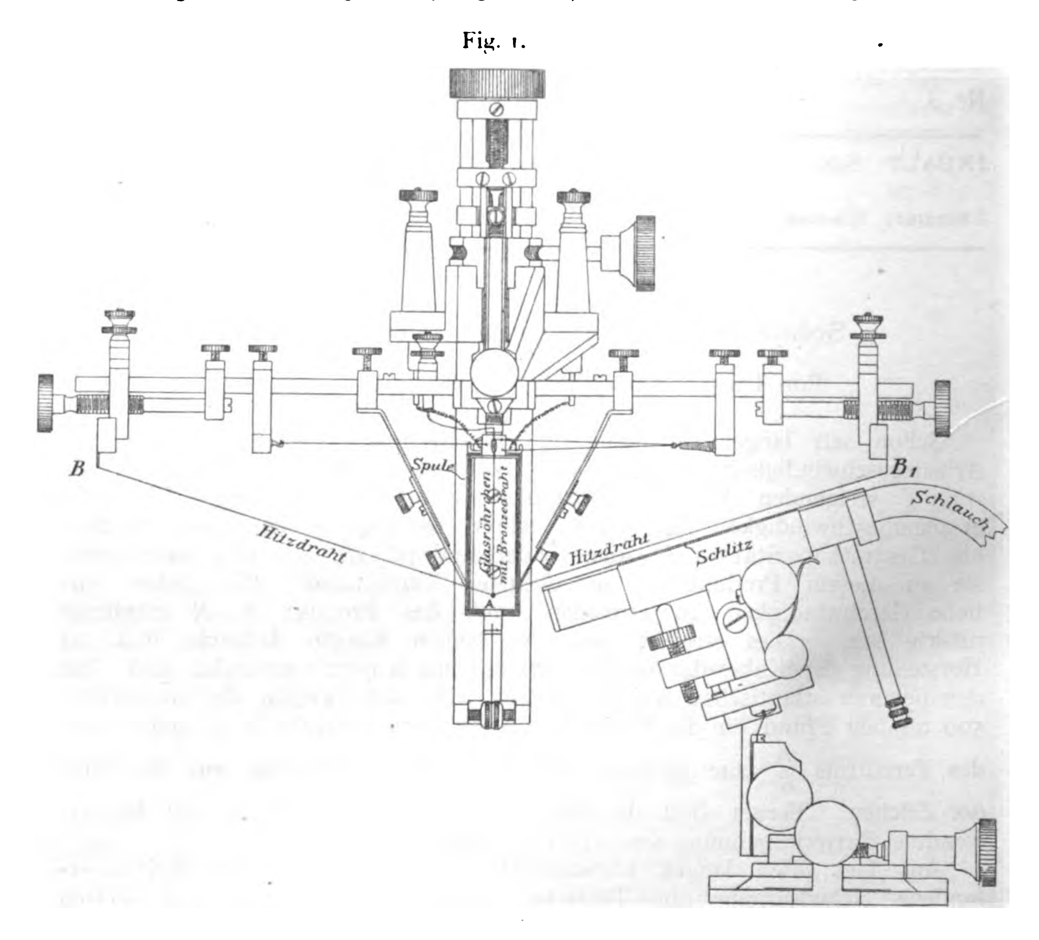
Schon seit langer Zeit sind die Kabeltechniker bemüht gewesen, die Arbeitsgeschwindigkeit auf den langen Unterseekabeln zu erhöhen, um den ständig steigenden Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden. Die Telegraphiergeschwindigkeit in Kabeln hängt bekanntlich von dem Produkt aus Gesamtkapazität und Gesamtwiderstand ($K \cdot R$) ab, und zwar steht sie zu diesem Produkt im umgekehrten Verhältnisse. Um daher eine hohe Geschwindigkeit zu erreichen, muß das Produkt $K \cdot R$ möglichst niedrig sein. Dies erreicht man bei langen Kabeln dadurch, daß zur Herstellung der Kabelader verhältnismäßig viel Kupfer verwendet wird. Bei den neueren atlantischen Kabeln beträgt z. B. das Gewicht der Kupferlitze 500 bis 600 Pfund für die Seemeile. Außer dem Produkt $K \cdot R$ spielt auch das Verhältnis $\frac{R}{K}$ eine gewisse Rolle, namentlich in bezug auf die Form der Zeichen. Ferner sind die Bauart des Empfangsapparats und die verwendete Batteriespannung von großem Einflusse.

Auf fast allen langen Unterseekabeln ist der von Lord Kelvin erfundene Heberschreiber im Betriebe. Der Apparat hat in den letzten Jahren hinsichtlich der Aufhängung und Beweglichkeit der Spule einige Verbesserungen erfahren, wodurch er etwas leistungsfähiger geworden ist. Auch hat man mit erhöhter Batteriespannung durch geeignete Schaltung des Empfangsapparats und Verwendung von Induktanzrollen bei gegebener Sprechgeschwindigkeit eines Kabels die ankommenden Zeichen verbessert und dadurch eine größere Arbeitsgeschwindigkeit erreicht. Aber durch alle diese kleinen Verbesserungen ist keine wesentlich höhere Telegraphiergeschwindigkeit erzielt worden, weil die sogenannte Amplitude der Zeichen zu klein wird, sobald die Geschwindigkeit über ein gewisses Maß hinausgeht. Infolgedessen sind die Zeichen, namentlich wenn Ströme verschiedener Polarität sehr schnell aufeinander folgen, nicht mehr gut lesbar.

Im Jahre 1909 haben die englischen Ingenieure Brown und Dearlove auf einigen Kabeln der Eastern Telegraph Company den Schnellbetrieb einzuführen versucht, indem sie die ankommenden Zeichen mit Hilfe des von ihnen erfundenen Trommel-Kabelrelais und einer besonderen Spule in Verbindung mit Induktanzrollen in eine bessere Form brachten. Aber die Versuche scheinen keinen dauernden Erfolg gehabt zu haben; jedenfalls hat man bisher nicht gehört, daß dieses System auf einem Kabel im Betrieb ist.

Bessere Ergebnisse erzielte kürzlich der englische Elektriker Heurtley mit seinem sogenannten Magnifier (Vergrößerer). Mit Hilfe dieses Apparats ist

Fig. 1.

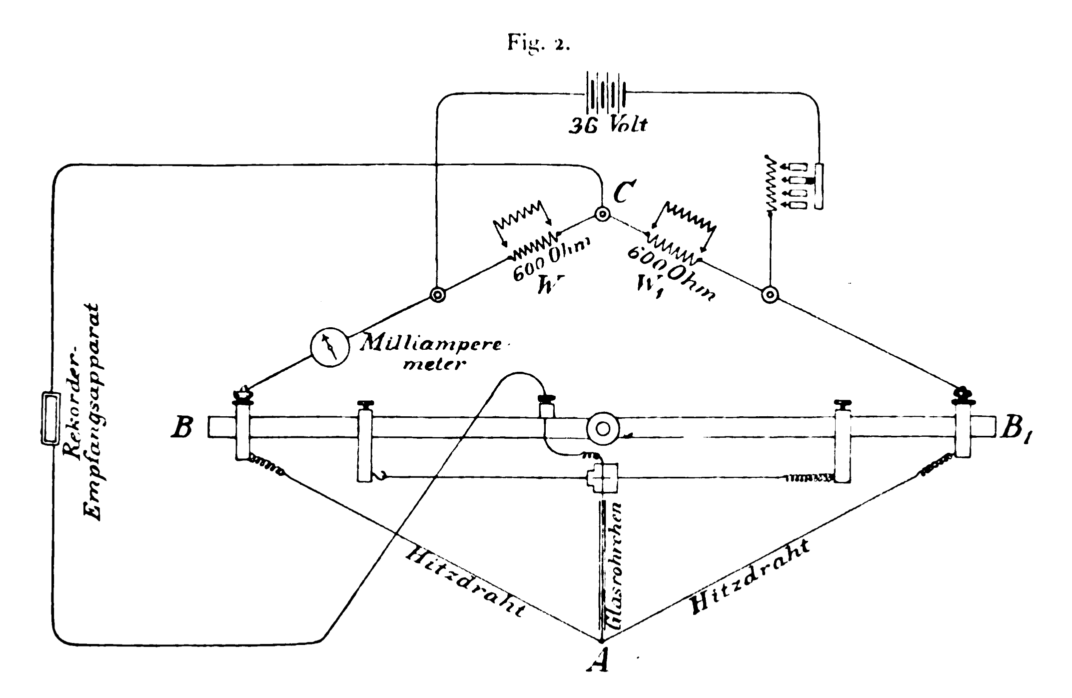


es gelungen, auf einigen Kabeln in der Gegensprechschaltung (Muirheads Double Block Methode) die Arbeitsgeschwindigkeit um 40 bis 50 v. H. zu erhöhen. Der Magnifier hat im allgemeinen die Form eines Heberschreibers ohne Schreibvorrichtung und ohne den zum Treiben des Papierstreifens dienenden Motor. Auch beim Magnifier hängt, ebenso wie beim Heberschreiber, eine äußerst leicht bewegliche Spule in einem magnetischen Felde, wo sie durch den ankommenden Strom in drehende Bewegung versetzt wird. Diese Bewegungen werden nun, nicht wie beim Heberschreiber auf einen Glasheber, sondern durch sehr dünne Quarzfäden auf ein Glasröhrchen übertragen, das von einem dünnen Bronzedrahte durchzogen ist. Das Glasröhrchen hat da-

bei nur die Aufgabe, dem Bronzedrahte die nötige Stabilität zu geben. Durch die Bewegungen des Glasröhrchens wird ein in einem Ortstromkreise liegender Heberschreiber betätigt, der die ankommenden Zeichen »vergrößert« wiedergibt. Dies wird auf folgende Weise ermöglicht.

Das eine (untere) Ende des durch das Glasröhrchen führenden Bronzedrahts ist mit der Mitte eines zwischen den Punkten $B\,B_1$ isoliert befestigten, außerordentlich feinen Platinsilberdrahts (Wollastondrahts) verlötet. Aus der Fig. 1 sind die Aufhängung der Spule sowie die Befestigung des Glasröhrchens und des Platinsilberdrahts ersichtlich. Die Punkte $B\,B_1$ sind dauernd mit einer Batterie von 36 Volt verbunden, so daß der Platindraht ziemlich stark erhitzt wird. Mit dem Platindrahte, den wir für die Folge Hitzdraht nennen wollen, stehen zwei regelbare Widerstände W und W_1 so in Verbindung, daß sie mit den beiden Zweigen des Hitzdrahts eine Wheatstonesche Brücke bilden (Fig. 2). Die beiden Zweige des Hitzdrahts haben je 80 bis 85 Ohm,

Fig. 2.



die beiden Widerstände je 600 Ohm Widerstand. Die Werte in den Widerständen können durch zwei Nebenschlüsse verändert und den Verhältnissen angepaßt werden. Außerdem ist noch ein Milliamperemeter eingeschaltet, das zur Kontrolle der Stromstärke im Brückenvierecke dient. Die eine Diagonale der Brücke bildet die oben erwähnte zwischen den Punkten $B\,B_1$ liegende Batterie von 36 Volt, während in die andere Diagonale ein Heberschreiber eingeschaltet wird. Die Spule dieses Apparats ist also einerseits mit dem Verbindungspunkte der beiden Widerstände (C), anderseits mit dem anderen Ende des vorerwähnten Bronzedrahts verbunden.

Unterhalb der Hitzdrähte sind zwei geschlitzte Röhren angebracht, denen fortgesetzt kühle Luft zugeführt wird. Die Röhren sind an den unteren Enden verschlossen. (In der Fig. 1 ist nur eine Röhre abgebildet.) Die kühle Luft wird durch einen elektrisch betriebenen Ventilator erzeugt, von dem die Luft in einen Behälter gedrückt wird; aus diesem tritt sie durch

zwei Gummischläuche hervor. Die Gummischläuche führen zu den beiden Röhren, die so gestellt werden können, daß die Schlitze gerade unter den Hitzdrähten liegen. Die kühle Luft strömt nun durch die Schlitze gegen die Hitzdrähte und kühlt diese ab. Solange die Drähte gleichmäßig abgekühlt werden, bleibt das Verhältnis der Widerstände in den beiden Drähten unverändert, so daß das Gleichgewicht in der Wheatstoneschen Brücke nicht gestört wird und der in der Diagonale liegende Heberschreiber nicht anspricht. Wird nun aber die Spule des Magnifiers durch den ankommenden Strom betätigt, so bewegen sich das Glasröhrchen mit dem Bronzedraht und mit diesem auch die beiden Hitzdrähte. Durch die Bewegung kommen diese aus dem Bereiche des kühlen Luftgebläses heraus. Die Schlitze in den Röhren sind nun nicht genau in der gleichen Ebene angebracht, sondern gegeneinander so verschoben, daß beim Bewegen der Spule je nach der Richtung des ankommenden Stromes der eine Hitzdraht mehr aus dem Bereiche der kühlen Luft kommt als der andere; infolgedessen werden die Hitzdrähte nicht gleichmäßig abgekühlt. Dadurch ändert sich das

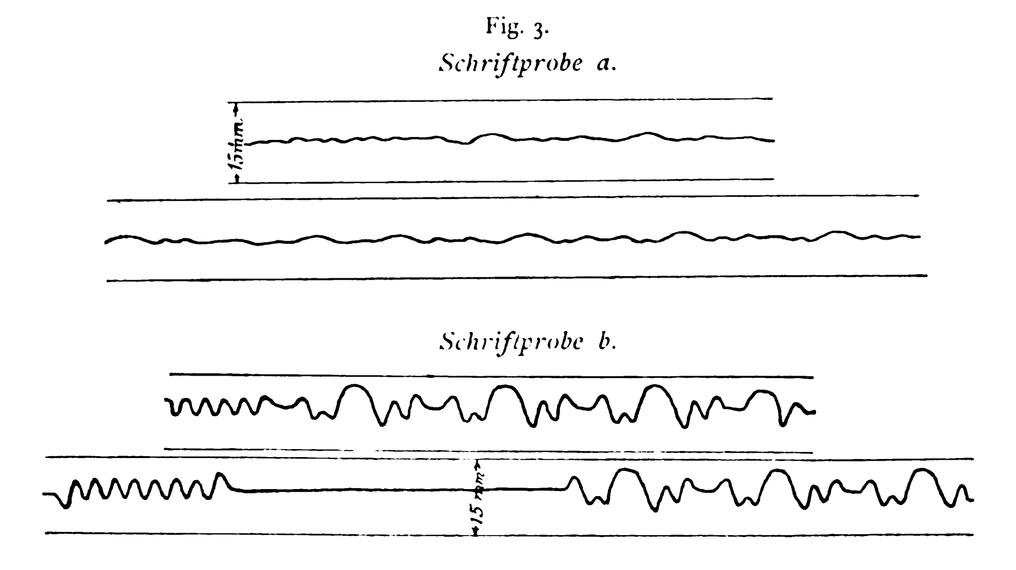


Fig. 3.
Schriftprobe a.
Schriftprobe b.

Widerstandsverhältnis in den Brückenzweigen; das Gleichgewicht in der Brücke wird gestört, und es fließt ein Strom durch den in der Diagonale liegenden Heberschreiber und betätigt diesen. Je größer nun die Erhitzung der beiden Drähte, desto größer ist auch die Störung des Gleichgewichts in der Brücke, und desto größer sind die Zeichen auf dem Heberschreiber. Da jedoch beim Gegensprechbetriebe mit der Vergrößerung der Zeichen auf diesem Wege auch eine Vergrößerung der Balanceausschläge Hand in Hand geht, so hängt die Arbeitsgeschwindigkeit beim Gegensprechbetriebe wesentlich von einer tadellosen Abgleichung des künstlichen Kabels ab. Die Empfindlichkeit, die man beim Heurtleyschen Apparat anwenden darf, findet somit in der Balance ihre natürliche Grenze. Mit Hilfe einiger zwischen Batterie und Hitzdraht eingeschalteten Widerstände und eines Umschalters kann man die Stromstärke in den Hitzdrähten und damit die Empfindlichkeit den Verhältnissen anpassen. Wenn keine Widerstände vorgeschaltet sind, herrscht in den Hitzdrähten eine Stromstärke von 90 Milliampere. Bei dieser Empfindlichkeit erfahren die Bewegungen des Glasröhr-

chens mit dem Bronzefaden am Heberschreiber eine zehnfache Vergrößerung. Die Bewegungen der Spule am Magnifier sind mit den Augen kaum wahrnehmbar; trotzdem sind die Zeichen am Heberschreiber so groß, daß sie fast die ganze Breite des Papierstreifens einnehmen.

Aus den in Fig. 3 dargestellten Schriftproben ist die Vergrößerung der Zeichen durch den Magnifier deutlich erkennbar. Probe *a* zeigt die unmittelbar am Heberschreiber erhaltenen Zeichen bei einer Geschwindigkeit von 190 Buchstaben in der Minute (Kabel Emden–Vigo). Probe *b* zeigt die nämlichen Zeichen bei der gleichen Geschwindigkeit nach Einschaltung des Magnifiers. Die am Heberschreiber unmittelbar erhaltenen Zeichen sind für die Aufnahme von Telegrammen nicht mehr geeignet, während die Zeichen der Probe *b* noch sehr gut zu nennen sind.

Die Empfindlichkeit läßt sich auch noch dadurch ändern, daß man die Luftzufuhr durch Drehen von zwei an den Schläuchen angebrachten Hähnen vermehrt oder vermindert.

Wie beim Heberschreiber muß man natürlich auch beim Magnifier durch passende Einstellung der Spule und durch Einschalten von Induktanzrollen und Widerständen die beste Form der Zeichen zu erzielen suchen. Auch muß der Heberschreiber eine der hohen Geschwindigkeit entsprechende Einstellung erhalten.

Äußerst angenehm wird es empfunden, daß an dem Magnifier gar keine Kontakte vorhanden sind, wie es sonst in der Regel bei den Apparaten der Fall ist, die die Aufgabe haben, einen Ortstromkreis zu schließen. In dieser Beziehung bietet der Apparat im Vergleiche zum Trommel-Kabelrelais, bei dem die Relaiszunge (auch ein Glasröhrchen mit einem Bronzedrahte) dauernd über eine umlaufende Trommel schleift, um den Ortstromkreis zu schließen, bedeutende Vorteile. Große Sorgfalt ist auf die Befestigung der Hitzdrähte und die Einstellung der geschlitzten Röhren zu verwenden, da die Wirkung des Apparats hauptsächlich davon abhängt. Die Röhren sind nach allen Richtungen hin verstellbar, damit die Hitzdrähte im Ruhezustande sich möglichst ihrer ganzen Länge nach im Bereiche des kühlen Luftstroms befinden. Die Verlötung des Platinsilberdrahts mit dem Bronzedrahte (Punkt A, Fig. 1) und mit den Punkten $B\,B_1$ hat mit äußerster Vorsicht zu geschehen. In seiner gewöhnlichen Form ist der Platinsilberdraht nicht verwendbar, teils weil er nicht genügend Widerstand besitzt, teils weil das Glasröhrchen nicht genug Kraft hat, um den Platinsilberdraht mitzuziehen, wenn es durch die Wirkung des ankommenden Stromes hin und her bewegt wird. Um daher den Draht leichter zu machen und seinen Widerstand zu erhöhen, wird nach der Verlötung der Silberüberzug mit Salpetersäure von dem Drahte entfernt. Dies geschieht in der Weise, daß man einige Tropfen Salpetersäure auf ein passend gebogenes Aluminiumblättchen gießt und dieses langsam an dem Drahte entlang führt. Die Verlötungen dürfen von der Säure nicht benetzt werden. Nach dem Entfernen des Silberüberzugs ist der Draht so leicht und dünn geworden, daß er den Bewegungen des Glasröhrchens mit Sicherheit folgen kann. Auch ist sein Widerstand bedeutend erhöht, so daß er genügend erhitzt wird.

Es ist außerordentlich wichtig, daß der Magnifier nicht durch Berühren erschüttert wird, da durch die allergeringste Erschütterung, sogar schon durch leichtes Atmen gegen das Glasröhrchen, die Hitzdrähte bewegt werden.

Auch darf der Magnifier keinen starken Strömen ausgesetzt werden, da diese eine derartige Bewegung der Spule verursachen, daß sowohl die Quarzfäden als auch die Hitzdrähte reißen können. Bei Gewitterstörungen, die

häufig schon sehr starke Ablenkungen des Glashebers am gewöhnlichen Heberschreiber hervorrufen, sollte daher der Magnifier ausgeschaltet werden.

Der Magnifier ist seit einigen Monaten auf dem Kabel Emden—Vigo im Betrieb und hat sowohl in Vigo als auch in Emden durchaus zuverlässig gearbeitet. Mit Hilfe des Apparats ist die Arbeitsgeschwindigkeit auf dem in der Gegensprechschaltung betriebenen Kabel von 135 bis auf 190 Buchstaben in der Minute, also um rund 40 v. H. in jeder Richtung erhöht worden. Auch im Betrieb anderer Kabel soll er sich gut bewährt haben.

Nach den bisherigen Erfahrungen kann man wohl annehmen, daß der Apparat in der Kabeltechnik eine große Zukunft hat. Jedenfalls wird er dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit der so teueren Unterseekabel bedeutend zu erhöhen.

Der Reichsbankausweis.

Von Troitzsch, Postinspektor in Crefeld.

Der Reichsbankausweis, der nach dem Stande vom 7., 15., 23. und Letzten eines jeden Monats veröffentlicht und danach auch »Wochenübersicht« genannt wird, bildet für die Volkswirtschaft ein wichtiges Mittel zur Beurteilung der Geldflüssigkeit und damit zur Beurteilung der Lage des deutschen Wirtschaftslebens.[1]) Ein besonderes Interesse hat der Reichsbankausweis zur Zeit dadurch gewonnen, daß seit dem 1. Januar 1911 das Recht der steuerfreien Notenausgabe für die Reichsbank beträchtlich erweitert worden ist.

Er ist in bestimmte Unterabteilungen gegliedert, die sich aus dem nachstehend abgedruckten Beispiel ergeben.

Bankausweis.

Wochenübersicht der Reichsbank vom 7. Januar 1911.

Aktiva.

1. Metallbestand (der Bestand an kursfähigem deutschen Gelde und an Gold in Barren oder ausländischen Münzen) das Kilogramm fein zu 2784 Mark berechnet	988 594 000	(Zun.	64 582 000)	Mark,
darunter Gold	720 379 000	(Zun.	59 342 000)	-
2. Bestand an Reichskassensch. .	55 372 000	(Zun.	3 687 000)	-
3. dgl. an Noten anderer Banken	31 411 000	(Zun.	18 728 000)	-
4. dgl. an Wechseln u. Schecks.	1 106 273 000	(Abn.	218 102 000)	-
5. dgl. an Lombardforderungen.	116 474 000	(Abn.	254 303 000)	-
6. dgl. an Effekten	117 500 000	(Abn.	39 255 000)	-
7. dgl. an sonstigen Aktiven ...	225 298 000	(Abn.	17 688 000)	- .

Passiva.

8. das Grundkapital	180 000 000	Mark	(unverändert),	
9. der Reservefonds...........	64 814 000	-	(unverändert),	
10. der Betrag an uml. Noten ..	1 788 058 000	(Abn.	284 798 000)	Mark,
11. die sonst. tägl. fäll. Verbindl.	553 059 000	(Abn.	157 890 000)	-
12. die sonstigen Passiva	54 901 000	(Zun.	247 000)	- .

[1]) Die Wochenübersichten werden im Reichsanzeiger veröffentlicht und wegen ihrer Wichtigkeit in der gesamten Tagespresse regelmäßig wiedergegeben.

Zur Beurteilung der Übersicht ist es zunächst von Wichtigkeit, festzustellen, ob die Reichsbank in der fraglichen »Woche« mit einer hohen Summe in die Notensteuer eingetreten ist, oder ob sie eine »steuerfreie Notenreserve« besitzt. Um dies ermitteln zu können, müssen die Unterabteilungen

1. Metall,
2. Reichskassenscheine und
3. Noten anderer Banken

zusammengefaßt werden, weil sie die Deckungsmittel für die umlaufenden Noten (Punkt 10 des Ausweises) bilden.

Der Notenbetrag, der die Summe dieser Deckungsmittel um nicht mehr als 550 Millionen Mark — am Vierteljahrswechsel um nicht mehr als 750 Millionen Mark —, d. h. um das »Notenkontingent«, überschreitet, bleibt von der Steuer befreit. Für die darüber hinaus in Betrieb gegebenen Noten ist eine Steuer an das Reich zu entrichten.[1]) Bleibt dagegen die Notensumme hinter der erwähnten Steuergrenze zurück, so bildet der Restbetrag die »steuerfreie Notenreserve«.

Es kommt also darauf an, unter Berücksichtigung des Notenkontingents die Summen 1, 2 und 3 mit dem Bestande 10 (Notenumlauf) zu vergleichen. Zur Erläuterung dienen folgende Beispiele:

a) für den Fall der Steuerpflicht (Beispiel vom 7. Januar 1911):

Metall	988,6	Millionen Mark,
Reichskassenscheine	55,4	- -
Noten anderer Banken	31,4	- -
Summe....	1 075,4	Millionen Mark.
Dazu Notenkontingent	550,0	Millionen Mark,
demnach Steuergrenze	1 625,4	Millionen Mark,
dagegen Notenumlauf	1 788,1	- -
mithin zu versteuernder Betrag	162,7	Millionen Mark;

b) für den Fall einer steuerfreien Notenreserve:

Metall	1 044,5	Millionen Mark,
Reichskassenscheine	61,2	- -
Noten anderer Banken	37,9	- -
Summe....	1 143,6	Millionen Mark.
Dazu Notenkontingent	550,0	- -
demnach Steuergrenze	1 693,6	Millionen Mark,
hiergegen Notenumlauf	1 172,9	- -
mithin steuerfreie Notenreserve.	520,7	Millionen Mark.

[1]) Die Notensteuer beträgt 5 v. H. für das Jahr und wird für die betreffende Ausweiswoche erhoben, die dabei als 1/48 Jahr angesehen wird. Die Steuergrenze ist 1907 25-mal, 1908 14-mal, 1909 18-mal überschritten worden.

Bis Ende 1910 betrug das Notenkontingent der Reichsbank 472 829 000 Mark.[1]) Diese Summe hatte sich bei der fortschreitenden Entwicklung der Wirtschaftsverhältnisse als zu niedrig erwiesen. Sie ist nunmehr auf Grund von neuerdings vorgenommenen Ermittlungen, die sich in bezug auf die Reichsbank alle 10 Jahre wiederholen, durch die Bankgesetznovelle vom 1. Juni 1909 auf 550 Millionen Mark, für den Vierteljahrswechsel aber auf 750 Millionen Mark erhöht worden. Für den Vierteljahrsschluß mit seinen starken Anforderungen an den Geldmarkt ist demnach, was früher nicht der Fall war, der Reichsbank eine Vergünstigung gewährt worden.

Die Reichsbank gibt die Noten nach dem Bedürfnis ihres Verkehrs aus. Sie ist als Zentralnotenbank der letzte Rückhalt des inneren deutschen Geldmarkts und befriedigt jede Steigerung des an sie herantretenden Geldbedürfnisses durch eine Vermehrung ihrer Notenausgabe, auch wenn diese die Steuergrenze weit überschreitet. Sie ist dabei an die durch das Bankgesetz bestimmte Dritteldeckung gebunden, d. h. sie muß für den Betrag ihrer umlaufenden Noten mindestens ein Dritteil in den erwähnten drei Deckungsmitteln zur Verfügung haben (und den Rest in diskontierten Wechseln oder Schecks). In Wirklichkeit beträgt die Deckung stets mehr als $^1/_3$ des Notenumlaufs. Am geringsten ist sie im Jahre 1907 gewesen, in dem die Anforderungen an die Bank ganz besonders hoch gestiegen waren. Die Deckung mit Metall (ohne sonstige Deckungsmittel) hat damals nur rund 57,03 v. H. betragen.[2])

Während der Notenumlauf[3]) ständig zugenommen hat, sind die Summen der Deckungsmittel auf- und absteigenden Schwankungen unterworfen gewesen; im allgemeinen aber haben sie mehr und mehr abgenommen. Die Deckung durch Metall hat nämlich von 1883 bis 1897 stets 80 bis 90 v. H. und mehr (zum Teil sogar 96 v. H.) betragen, in den Jahren 1898 bis 1905 70 bis 80 v. H. und seit 1906 nur rund 57 bis 66 v. H.

Der Ausgleich der Schwankungen des Geldbedarfes ist der Reichsbank dadurch erleichtert worden, daß sie zur Ausgabe von kleinen Noten (zu 20 und 50 Mark) ermächtigt worden ist, und ferner dadurch, daß ihre Noten seit dem 1. Januar 1910 gesetzmäßiges Zahlungsmittel geworden sind, jedoch mit dem Unterschiede, daß die Bank verpflichtet ist, die Noten bei ihrer Hauptkasse in Berlin bei Vorzeigung in deutschen Goldmünzen einzulösen. Bei ihren Zweiganstalten braucht sie dies nur, soweit es die verfügbaren Barmittel gestatten.

Der Metallbestand setzt sich zusammen aus kursfähigem deutschen Gelde und aus Gold in Barren oder ausländischen Münzen, »Sorten« genannt. Dabei wird das Kilogramm fein zu 2784 Mark gerechnet.[4]) Diese Summe gilt als Grundlage für unsere Währungsverfassung und ist deshalb bei Beurteilung des Goldbestandes von Wichtigkeit. Der Goldbestand wird in den Ausweisen seit wenigen Jahren nachrichtlich angegeben. Früher wurde er überhaupt nicht ersichtlich gemacht.

---

[1]) Bis 1905 belief sich das Notenkontingent auf 470 Millionen Mark. Es ist 1906, nachdem die Braunschweigische Bank bei ihrer Vereinigung mit der Braunschweigischen Kreditanstalt auf das Recht der Notenausgabe verzichtet hatte, um den ihr zustehenden Anteil am steuerfreien Notenumlaufe (2 829 000 Mark) erhöht worden.

[2]) 1906 stellte sich die Metalldeckung auf 64,13 v. H., 1908 auf 66,86 v. H. und 1909 auf 66,37 v. H.

[3]) Notenumlauf 1890: 983,9 Millionen Mark, 1900: 1138,6 Millionen Mark, 1909: 1576,5 Millionen Mark.

[4]) Aus 1 Kilogramm fein lassen sich 2790 Mark prägen. Bei einer Prägung erhält die Münze für 1 Kilogramm Gold 6 Mark Gebühr, die Prägung liefert also tatsächlich 2784 Mark Wert.

Wie der Metallbestand so dienen die Reichskassenscheine und die Noten anderer Banken als gesetzliche Deckungsmittel, weil sie sofort einlösbare Forderungen bilden.

Die Reichskassenscheine sind staatliches Papiergeld, dessen Kredit auf der »Steuerfundation«, d. h. auf der Steuerkraft der Staatsbürger, beruht und darauf, daß es von allen Reichs- und Staatskassen in Zahlung genommen werden muß und jederzeit bei der Reichshauptkasse eingelöst werden kann. Im Privatverkehr ist niemand verpflichtet, Reichskassenscheine anzunehmen. Sie wurden ursprünglich in Scheinen zu 5, 20 und 50 Mark ausgegeben; jetzt sind jedoch nur noch solche zu 5 und 10 Mark vorhanden. Die Befugnis, Staatspapiergeld auszugeben, besitzt zur Zeit nur das Reich, nicht auch die Bundesstaaten.

Die Bestände der Noten anderer Banken[1]) erleiden, wie die Zusammenstellungen der Reichsbankausweise[2]) erkennen lassen, stets am Monatsende eine auffallend starke Abnahme, um dann im Laufe des nächsten Monats wieder regelmäßig zu steigen. Dies beruht darauf, daß die Reichsbank derartige Noten bis zum Monatswechsel in ihren Kassen ansammeln läßt und in der letzten Monatswoche in größeren Beträgen den Banken, von denen sie ausgegeben werden, überweist. Bei diesem Verfahren sind die Banken eher in der Lage, Steigerungen des Geldbedarfs beim Monatswechsel mit eigenen Noten auszugleichen und die Reichsbank weniger in Anspruch zu nehmen.

4. Wechsel und Schecks.

Den gleichen Schwankungen wie die Reichsbanknoten sind auch die Bestände der von der Reichsbank angekauften Wechsel und Schecks unterworfen, wie aus den Zusammenstellungen der Wochenübersichten hervorgeht.

Die Reichsbank ist dazu bestimmt, den Geldumlauf zu regeln, Zahlungsausgleichungen zu erleichtern und für Nutzbarmachung verfügbaren Kapitals zu sorgen. Diese Nutzbarmachung geschieht überwiegend durch den Ankauf von sicheren kurzfristigen (d. h. spätestens nach 3 Monaten fälligen) Wechseln und seit dem 1. Januar 1910 auch von sicheren Schecks. Nach den Vermögensbilanzen in den Verwaltungsberichten erzielt die Reichsbank aus diesen Geschäften den größten Teil ihres Gewinns (1909 34 Millionen Mark von 53 Millionen Mark Gesamtgewinn). Angesichts der stetig fortschreitenden Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft in den letzten Jahrzehnten hat das Wechselgeschäft der Reichsbank eine immer größere Ausdehnung erfahren. Diese Erweiterung ihres Wirkungskreises ist der Bank dadurch erleichtert worden, daß ihr in Gestalt der Girogelder — diese sind in den »sonstigen täglich fälligen Verbindlichkeiten« (Punkt 11 des Ausweises) enthalten — ständig reichliche Betriebsmittel zugeflossen sind, die sie unter Vermeidung einer gesteigerten Ausgabe ihrer Noten für die Wechselankäufe hat verwenden können.

Der Bestand an Wechseln ist in der Regel am Monats- und Vierteljahrsende — ganz besonders beim Schlusse des Herbstvierteljahrs und in der Weihnachts- und Neujahrszeit — höher als sonst, weil die Reichsbank in Zeiten erhöhten Geldbedarfes einen größeren Teil ihrer Barvorräte durch Diskontierung von Wechseln dem Verkehr zugänglich macht. Sie muß jedoch den Wechselverkehr in bestimmte Bahnen lenken, damit er nicht übermäßig anschwillt und anderseits nicht zu sehr nachläßt. Sie tut dies durch Festsetzung

[1]) In Betracht kommen nur noch: Badische Bank, Bayerische Notenbank, Sächsische Bank in Dresden und Württembergische Notenbank.

[2]) Derartige Zusammenstellungen zu Vergleichszwecken befinden sich in jedem Jahrgange des alljährlich im Februar erscheinenden Verwaltungsberichts der Reichsbank.

eines Diskontsatzes, der nach Bedarf verändert wird, jedoch einer gewissen Stetigkeit unterworfen sein muß. In Zeiten besonders starker Inanspruchnahme (d. h. bei steigender Konjunktur) erschwert sie die Wechseldiskontierungen durch Erhöhung des Zinssatzes, wodurch sie, da ihr aus den fällig werdenden Wechseln wieder Gelder zufließen, ihre gesunkenen Barmittel wieder hebt. Anderseits regt sie bei Überfluß an Geld durch eine Herabsetzung des Diskontsatzes die Unternehmungslust an und bringt dadurch ihre verfügbaren reichlichen Geldbestände in Umlauf.

Eine weitere wichtige Aufgabe der Diskontpolitik besteht darin, den Goldabfluß in das Ausland zu verhindern, d. h. zu verhüten, daß die deutsche Goldwährung eine Erschütterung erleidet. Dabei spielen die ausländischen Wechsel (Wechsel auf das Ausland) eine große Rolle. Die Bedeutung solcher Wechsel — wie überhaupt der Wechsel — liegt vornehmlich in der Ersparung der Bargeldbeförderung zwischen zwei Orten und namentlich zwischen zwei Ländern von verschiedenem Gelde, wobei auch noch die Ersparung der Kosten der Münzprägung ins Gewicht fällt. Derartige Wechsel unterliegen einem bestimmten Kurse. Hat dieser aus Mangel an Angebot eine solche Höhe erreicht, daß es vorteilhafter ist, Bargeld auszuführen (d. h. Beförderungs- und Versicherungskosten zu zahlen), dann droht die Gefahr des Goldabflusses in das Ausland. Um diesen zu verhüten, bringt die Reichsbank dann ausländische Wechsel in genügender Menge auf den Markt und erreicht so durch die Steigerung des Angebots, daß der Kurs eine gewisse Höhe (den Goldpunkt) nicht überschreitet.

Hat z. B. ein englischer Kaufmann eine Forderung an einen deutschen (also einen Wechsel auf Deutschland) und umgekehrt ein anderer deutscher Kaufmann eine Forderung an einen anderen englischen Kaufmann (mithin einen Wechsel auf England), so wird der andere englische Kaufmann den deutschen Wechsel in London ankaufen und damit seine Schuld begleichen, sowie umgekehrt. Auf diese Weise werden Forderungen zwischen zwei Ländern in Forderungen innerhalb der einzelnen Länder umgewandelt. Der ausländische Wechsel stellt eine Summe fremden Geldes im Inlande dar und dient gleichsam als Ware. Ist der Preisstand (Kurs) für englische Wechsel in Deutschland so hoch, daß der Barausgleich (in Gold) sich lohnt, dann hat er die kritische Höhe, nämlich den »Goldpunkt für England«, überschritten.[1]) Die Reichsbank sucht alsdann, wie erwähnt, mit Hilfe ihrer ausländischen Wechsel zu erreichen, daß der Kurs nicht in dieser Höhe bleibt.[2]) Ein Verbot der Goldausfuhr würde, wie die Erfahrungen gelehrt haben, unwirksam sein.

Der Bestand an Wechseln hatte seine größte Höhe im Jahre 1907 zu Zeiten besonders günstiger Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens erreicht.[3]) Die mit dieser Entwicklung verbundene allgemeine Kreditanspannung führte, wie der Reichsbankbericht vom 13. Februar 1908 hervorhebt, zu einer empfindlichen Geldverteuerung, die im letzten Vierteljahre — hauptsächlich durch den Einfluß der kritischen Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika — aufs äußerste verschärft worden war. Dem bedeutenden Anteil entsprechend,

[1]) Der Goldpunkt für England beträgt zur Zeit 20,51 Mark für 1 Pfd. Sterling.

[2]) Die Reichsbank verkauft zwar ausländische Wechsel; inländische Wechsel werden jedoch von ihr nicht »rückdiskontiert«, d. h. vor dem Verfalltag an andere Banken weiter verkauft, weil die Reichsbank als Zentralnotenbank es vermeidet, ihre Betriebsmittel durch Inanspruchnahme anderer Banken zu verstärken.

[3]) Bestand an Wechseln 1907: 1104,5 Millionen Mark, 1908: 967,7 Millionen Mark, 1909: 918,9 Millionen Mark. Darunter befanden sich an ausländischen Wechseln 1907: 268,1 Millionen Mark, 1908: 484,6 Millionen Mark, 1909: 589,4 Millionen Mark. In den letzten Jahren hat die Reichsbank ihre Anlage an Wechseln auf das Ausland ganz bedeutend vermehrt.

den die deutsche Volkswirtschaft an der Weltkonjunktur nahm, war die Anspannung des deutschen Geldmarkts damals außerordentlich groß. Daher hatte der Wechseldiskont in den letzten Monaten des Jahres 1907 auch die seit dem Bestehen der Reichsbank noch nie dagewesene Höhe von $7^1/_2$ v. H. erreicht. Die Wechselanlage und der Notenumlauf übertrafen damals im Jahresdurchschnitte die Ziffern aller früheren Jahre. Demgemäß sind auch 1907 die Umsätze und das Erträgnis der Reichsbank die höchsten gewesen, die sie bisher zu verzeichnen hatte.[1])

Im Jahre 1908 ließ nach dem Berichte vom 12. Februar 1909 der Kreditbegehr infolge der Einschränkung der Produktion etwas nach. Ferner wurde der »Status« der Reichsbank durch starke Goldeinfuhr besonders gekräftigt, so daß der Bankdiskont Ende 1908 nicht über 4 v. H. hinaus erhöht zu werden brauchte. Ende 1909 dagegen betrug er wieder 5 v. H. infolge einer Versteifung des Geldstandes (einer Geldknappheit) in London im Zusammenhange mit einer außergewöhnlichen Geldnachfrage für die großen Getreide liefernden Länder. Den gleichen Kursstand erreichte der Diskont Ende 1910.

5. Lombardforderungen.

Im weit geringeren Maße als mit dem Ankaufe von Wechseln befaßt sich die Reichsbank, wie ihre Ausweiszusammenstellungen ergeben, mit dem Lombardverkehr. Sie gewährt Lombarddarlehen gegen Verpfändung von Edelmetall, Kaufmannswaren und Wertpapieren (auch Wechseln).[2]) Weitaus am meisten werden Wertpapiere beliehen und im geringeren Maße Kaufmannswaren. Die Beleihung von Gold und Silber ist verschwindend gering.[3]) Der Lombardzinsfuß ist stets 1 v. H. höher als der Wechseldiskont, weil die Mühewaltung der Reichsbank bei Verwaltung, Abschätzung usw. der Pfänder eine größere ist, ferner weil die Darlehen jederzeit zurückgezahlt werden können und Lombardforderungen nicht als gesetzliche Deckungsmittel anzusehen sind.

Lombarddarlehen werden wegen ihrer Kostspieligkeit meist nur für kurze Fristen — im Durchschnitt auf 10 bis 11 Tage —, wenn besondere Geldknappheit herrscht, z. B. beim Vierteljahrsschluß, in Anspruch genommen. Daher zeigen zu dieser Zeit die Ziffern der Lombardforderungen eine besondere Steigerung. Damit der Lombardkredit gerade beim Vierteljahrswechsel auf nicht allzu kurze Frist benutzt wird, nimmt die Reichsbank zum Vierteljahrsschlusse bei Beleihung von Wertpapieren mindestens für 10 Tage Lombardzinsen und mindestens für 14 Tage, wenn die Rückzahlung erst nach dem 7. des neuen Monats erfolgt. Dadurch erreicht sie, daß gerade zum ersten Ausweistage (7.) des neuen Monats Lombardgelder in ihre Kassen zurückfließen und die Notensteuer in einer für die Bank günstigen Weise beeinflußt wird.

Die Reichsbank beleiht nur als besonders sicher geltende Wertpapiere, die sie in den Bestimmungen über ihren Geschäftsverkehr ausdrücklich namhaft gemacht hat. Den Papieren sind seit 1. Januar 1910 u. a. Reichs- und Staats-Schuldbuchforderungen hinzugetreten, die bis zu $^3/_4$ des Kurswerts der umgewandelten Schuldverschreibungen beliehen werden; für den Fall, daß der Schuldner mit der Rückzahlung des Darlehens oder der Zinsentrichtung in Verzug gerät,

---

[1]) 1907 betrug der Gesamtumsatz rund 299 Milliarden Mark und der Gesamtgewinn rund 52 Millionen Mark.

[2]) Derartige Darlehnsgeschäfte wurden seit Anfang des 13. Jahrhunderts durch die Lombarden (Longobarden) in fast ganz Westeuropa betrieben. Daraus erklärt sich die Bezeichnung »Lombard«.

[3]) Lombarddarlehen Ende 1909: 285,7 Millionen Mark an Wertpapieren; 6,3 Millionen Mark an Waren und nur 5600 Mark an Gold und Silber. (Die letzte Zahl ist eine ständig gleichbleibende Ziffer.) Jedes Darlehen beträgt durchschnittlich 27000 Mark.

sind dabei zu Gunsten der Reichsbank besondere Bestimmungen für das Recht der Pfändung von Buchforderungen erlassen worden (§ 20a und 20b der Bankgesetznovelle). Die neue Maßnahme ist geeignet, den Kursstand der Staats-Schuldverschreibungen günstig zu beeinflussen, wie dies überhaupt durch die erweiterte Zulassung der Staats-Schuldbucheintragungen bezweckt wird.

6. Effekten.

Der Effektenbestand umfaßt Wertpapiere, deren An- und Verkauf die Reichsbank übernimmt, namentlich Staatspapiere, Schatzanweisungen des Reichs und Preußens sowie ähnliche. Schatzanweisungen sind von Wichtigkeit bei der Regelung des täglichen Guthabens der Reichshauptkasse. Dieses muß mindestens 10 Millionen Mark betragen und wird täglich ermittelt. Wird der Betrag nicht erreicht, dann werden zur Erhöhung des Guthabens kurzfristige Schatzscheine von der Reichsbank diskontiert.[1])

Wenn die Reichsbank bei Schwankungen im Privatdiskont der Frage der Änderung ihres eigenen Diskontsatzes gegenübersteht, benutzt sie nötigenfalls ihren Effektenbestand, um zu prüfen, ob die Erscheinungen des privaten Geldmarkts, die für eine Änderung des Reichsbanksatzes sprechen, nur von vorübergehender Bedeutung sind. Wenn z. B. eine Ermäßigung des Reichsbankdiskonts notwendig zu werden scheint, bringt die Bank an mehreren Tagen hintereinander eine bestimmte Anzahl von Millionen Mark (z. B. 20 Millionen) an Schatzscheinen auf den Markt. Zeigt sich dann, daß der Privatdiskont nicht steigt, dann ist der Tiefstand des Privatdiskonts von so durchgreifender Natur, daß die Reichsbank auch ihrerseits mit einer Ermäßigung des Diskonts vorgehen muß. Im anderen Falle wird sie davon absehen. Man sieht daraus, daß die Reichsbank bei Diskontänderungen mit großer Vorsicht zu Werke geht, damit die Stetigkeit des Banksatzes gewahrt wird.

Die Höhe des Effektenbestandes in den Wochenausweisen läßt erkennen, ob die Reichsbank eine große oder geringe Menge von Papieren für den angegebenen Zweck zur Verfügung hat. Tatsächlich hat die Bank in den letzten Jahren regelmäßig einen großen Bestand an Wertpapieren unterhalten. Er ist im Durchschnitt von 20 Millionen Mark im Jahre 1900 auf 278 Millionen Mark im Jahre 1909 gestiegen. Im Jahre 1910 ist er auf 116 Millionen Mark gefallen.

7. Sonstige Aktiva.

Darunter fallen nach der Bilanz der Reichsbank:

Guthaben bei den Korrespondenten (ausländischen Banken)	67,4[2])	Millionen	Mark,
ins Stocken geratene Wechsel- und Lombardforderungen	7,4	-	-
Wert der der Bank gehörenden Grundstücke	59,3	-	-
vorausbezahlte Gehälter	0,8	-	-
Bauvorschüsse	4,5	-	-
zum Umlaufe nicht mehr geeignete und deshalb vom Kassenbestand abgesetzte Banknoten	17,2	-	-
ferner verschiedene Forderungen.			

[1]) Damit hängt es zusammen, daß sich die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in der Erteilung der Befugnis zum Ausstellen von gelben Schecks, d. h. von Schecks zur Verstärkung des Guthabens bei der Reichsbank, an die nachgeordneten Dienststellen gewisse Beschränkungen auferlegt.

Bei anderen Verwaltungen sind derartige Schecks von blauer oder grüner Farbe.

[2]) Nach der Bilanz vom 31. Dezember 1909.



Unter diesen spielen die Kosten für die Goldeinfuhr eine Rolle. Beträchtliche Schwankungen in den sonstigen Aktiven sind meist darauf zurückzuführen. Die bedeutendste Goldeinfuhr seit dem Bestehen der Reichsbank hat im Jahre 1908 stattgefunden, mithin unmittelbar nach dem Jahre, in dem die Bank ganz besonders in Anspruch genommen war und ihr höchstes Erträgnis zu verzeichnen hatte.[1])

Passiva.

8. Das Grundkapital.

Das Aktienkapital, das 25 Jahre lang 120 Millionen Mark und 4 Jahre lang 150 Millionen Mark betragen hatte, ist am 1. Januar 1905 auf 180 Millionen Mark erhöht worden und seitdem unverändert geblieben. Es ist in 40 000 Anteile zu 3000 Mark und in 60 000 Anteile zu 1000 Mark zerlegt. Das Reich ist mit Kapital nicht beteiligt; es nimmt aber am Gewinne der Bank teil (vgl. Punkt 9).[2]) Die Verfassung der Reichsbank hält die Mitte zwischen einer reinen Staats- und einer reinen Privatbank. Diese Form hat sich nach der Erfahrung der meisten Länder Europas als das beste System bewährt.

Die Reichsbank ist verpflichtet, ohne Entgelt für Rechnung des Reichs Zahlungen entgegenzunehmen und bis zur Höhe des Reichsguthabens zu leisten sowie dieses unentgeltlich zu verwalten und darüber Rechnung zu legen. Für die Bundesstaaten ist die Reichsbank zu ähnlichen Diensten nicht verpflichtet, wohl aber berechtigt. Sie führt Rechnungen für die Reichs-Hauptkasse, die preußische und die badische General-Staatskasse sowie für die General-Postkasse.

Von staatlichen Einkommen- und Gewerbesteuern ist die Reichsbank befreit.

9. Der Reservefonds.

Er hatte 1905 die gesetzliche Höhe von 60 Millionen Mark überschritten und war damals auf 64 814 000 Mark angelangt. Die Zuwendungen zum Reservefonds hatten daher aufgehört. Seit dem 1. Januar 1911 werden ihm jedoch wieder Summen zugeführt. Dazu sind 10 v. H. der Schlußdividende zu verwenden. Vom Reingewinne sind nämlich nach § 24 des Bankgesetzes zunächst $3^1/_2$ v. H. des Aktienkapitals an die Anteilseigner zu zahlen; vom Mehrbetrage hatten bisher die Reichskasse $^3/_4$ und die Anteilseigner $^1/_4$ bezogen. Dieses ist die Schlußdividende, der künftighin zunächst die 10 v. H. für den Reservefonds entnommen werden.

10. Umlaufende Noten.

Darüber vgl. die Erörterungen über die unter 1., 2. und 3. genannten Deckungsmittel.

11. Die sonstigen täglich fälligen Verbindlichkeiten.

Diese setzen sich im wesentlichen aus dem Giroguthaben der Konteninhaber, zu denen auch die Reichs- und Staatskassen gehören, zusammen. Wegen ihrer täglichen Fälligkeit haben die Girogelder vom bankpolitischen Standpunkt

[1]) Goldeinfuhr

1902:	29,1	Millionen Mark,	1906:	27,6	Millionen Mark,
1903:	97,9	- -	1907:	111,6	- -
1904:	264,5	- -	1908:	298,9	- -
1905:	152,4	- -	1909:	155,1	- - .

Das meiste Gold kommt aus Südafrika, Australien und Amerika.

	1907	1908	1909
[2]) Reingewinn des Reichs	34,5,	23,1,	12,6 Millionen Mark,
- der Anteilseigner	18,0,	14,0,	10,5 - - .

Die Anteilseigner haben erhalten 1907: 9,89 v. H., 1908: 7,77 v. H., 1909: 5,83 v. H.

aus Ähnlichkeit mit den Banknoten. Girogeschäfte eignen sich besonders für Notenbanken, weil diese in dem im Giroverkehr eingezahlten baren Gelde Deckungsmittel für ihre umlaufenden Noten erhalten. Die Inhaber von Girokonten müssen in der Regel an kleinen Orten 1000 Mark und an großen Handelsplätzen mehrere 1000 Mark Mindestguthaben unterhalten, größere Firmen zum Teil weit höhere Summen.

Die täglich fälligen Verbindlichkeiten weisen in den Zusammenstellungen der Wochenübersichten regelmäßig bei bedeutenden Zahlungsterminen Steigerungen auf, während sie unmittelbar danach sinken. Dies hängt damit zusammen, daß die Girogelder nicht verzinst werden und jeder Kontoinhaber nur so viel auf seinem Konto beläßt, als er zur Erfüllung seiner Zahlungsverbindlichkeiten braucht, während er das darüber hinausgehende Guthaben abhebt und zinsbringend anlegt.[1]) Die vereinnahmten Girobeträge sind in den letzten Jahren durchschnittlich nur 0,97 bis 1,03 Tage auf den betreffenden Konten belassen worden.

Verzinsbare Anlagen sind aus den Passivbeständen der Reichsbank seit 1880 vollständig verschwunden, weil sie derartige Geschäfte nicht mehr betreibt, um in dieser Beziehung mit den Privatbanken nicht in Wettbewerb zu treten.

Der Giroverkehr zeigt eine stetig aufsteigende Entwicklung. Er ist auf der jetzigen Grundlage am 10. April 1876 eröffnet und nur einmal bei Einrichtung der Abrechnungstellen (Dezember 1884) wesentlich geändert worden. Abrechnungstellen bestehen nur an den bedeutendsten Handelsplätzen Deutschlands (zur Zeit in 20 Großstädten). Die Mitglieder der Stellen setzen sich aus den in diesen Städten ansässigen größeren Banken zusammen. Die Summen der unter ihnen verrechneten Gelder werden in den Wochenübersichten vom Letzten des Monats nachrichtlich angegeben. Für Dezember 1910 stellten sie sich auf 5 Milliarden Mark (ungefähr 52 Milliarden im Jahr).

Die »sonstigen täglich fälligen Verbindlichkeiten« — auch »fremde Gelder« genannt — sind für die Beurteilung des Standes der Reichsbank und der Lage des Geldmarktes von größter Wichtigkeit. In der Regel wird eine Zunahme dieser Verbindlichkeiten als eine günstige Erscheinung für die Lage der wirtschaftlichen Verhältnisse angesehen, weil man im allgemeinen annimmt, daß die erhöhten Girosummen dem privaten Geschäftsverkehr entstammen. Diese Annahme trifft jedoch oftmals nicht zu; denn auch die Staatsgelder beeinflussen die »sonstigen täglich fälligen Verbindlichkeiten«. Die Zu- und Abnahme der Staatsgelder ist ebenfalls Schwankungen unterworfen; diese stimmen aber mit denen des privaten Geschäftsverkehrs nicht immer überein; z. B. wenn große wechselnde Summen beim Eingange von Zöllen, Matrikularbeiträgen, Einnahmen aus Anleihen usw. in Betracht kommen. Man hat die Beobachtung gemacht, daß die Zu- und Abnahme der Staatsgelder zuweilen eine den Privatgeldern entgegengesetzte Richtung einschlägt. Dadurch wird eine zutreffende Bewertung der »sonstigen täglich fälligen Verbindlichkeiten« sehr erschwert. Es ist daher die Forderung aufgestellt worden, die »fremden Gelder« in Reichs- und Staatsguthaben einerseits und in Geschäfts- und Privatguthaben anderseits zu trennen. Alsdann würde man eher ersehen können, wie sich das Verhältnis von Schuld und Forderung zwischen der Reichsbank und ihrer Privatkundschaft gestaltet. Das Schuld-

---

[1]) Im Jahre 1909 haben die Umsätze im Giroverkehr betragen:
a) der Privaten .... 225 Milliarden Mark,
b) der Reichs- und der Bundesstaaten ..... 70 - - .



verhältnis der gewerblichen Kreise zur Reichsbank ergibt sich nämlich im allgemeinen aus dem Wechsel- und Lombardgeschäfte, während sich die Forderung ungefähr der gleichen Geschäftskreise an die Bank aus der erwähnten Teilsumme der »fremden Gelder« ergeben würde. Es leuchtet ein, daß sich dann eher bestimmte Schlüsse auf die Gestaltung der privatwirtschaftlichen Verhältnisse ziehen lassen.

Die Forderung der Trennung von Staats- und Privatguthaben im Bankausweis ist von bedeutenden Volkswirtschaftslehrern (z. B. von Adolph Wagner) und von Vertretern des Handelstandes (z. B. den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft) mehr und mehr erhoben worden. Die Reichsbank hat sich aber diesen Ansprüchen gegenüber bisher ablehnend verhalten. Sie veröffentlicht das Guthaben der Reichs- und Staatskassen nur einmal im Jahre, und zwar summarisch in ihrem Verwaltungsberichte. Die Gründe für die Ablehnung werden in erster Linie in der Rücksicht auf die Sicherstellung des Staatskredits zu suchen sein. Durch die vorgeschlagene Trennung würde nämlich dem In- und Ausland ein regelmäßiger Einblick in die Bewegungen der Staatsgelder gewährt werden. Bei geringen staatlichen Guthaben würde leicht der Eindruck hervorgerufen werden, daß sich der Staat in ungünstiger Finanzlage befindet, was zu Schwierigkeiten bei der Aufnahme von Anleihen führen und das politische Ansehen des Staates schädigen könnte. Bei hohen Staatsguthaben würde in politisch bewegten Zeiten leicht die Befürchtung entstehen, daß die Ansammlung von Mitteln mit Kriegsvorbereitungen zusammenhängt, was wiederum zu Beunruhigungen und wirtschaftlichen Rückschlägen Anlaß geben könnte.

Demgegenüber muß hervorgehoben werden, daß bei der Bank von England und der von Frankreich, wo die gleichen Bedenken obwalten werden, die Trennung von Staats- und Privatguthaben in den Veröffentlichungen schon längst mit Erfolg durchgeführt ist. Eine Zusammenfassung der beiderseitigen Guthaben kann leicht zu der Annahme führen, daß dies im Interesse der Staatsgelder aus finanzieller Schwäche geschieht. Im übrigen würde dem Reiche u. U. die Möglichkeit geboten sein, etwa durch Vermittlung einer anderen Bank, z. B. der preußischen »Seehandlung«, Kriegsmittel unauffällig aufzuspeichern. In sehr bewegten Zeiten würden die Veröffentlichungen der Reichsbank überhaupt unterbleiben müssen.

Vielleicht entschließt sich die Reichsbank zu der vorgeschlagenen Trennung in gleicher Weise, wie sie seit wenigen Jahren dazu übergegangen ist, die Goldbestände in ihren Übersichten nachrichtlich anzugeben.

12. Die sonstigen Passiva.

Sie setzen sich nach der Vermögensbilanz der Reichsbank in der Hauptsache aus dem Gewinn, insbesondere aus folgenden Gegenständen zusammen:

Reservefonds für zweifelhafte Forderungen...	5,0[1])	Millionen Mark,
zu zahlende Notensteuer	3,9	- -
noch nicht abgehobene Dividende[2])	1,0	- -
Gewinn für das Reich	12,6	- -
Schlußdividende	4,2	- -
Depositen (unverzinslich)..................	4,2	- -
verschiedene Buchforderungen	5,0	- - .

[1]) Nach der Bilanz vom 31. Dezember 1909.
[2]) Nicht erhobene Dividenden verjähren nach 4 Jahren.



Der Bestand an sonstigen Passiven ist in den Monaten Februar und März, wenn die Dividende ausgeschüttet worden ist, am niedrigsten. Die Summe steigt dann beständig von Monat zu Monat und erreicht ihren höchsten Stand im Januar. Im Juli und Dezember wird eine Vordividende an die Anteilseigner ausgegeben, wodurch die Bestände der sonstigen Passiva in diesen Monaten eine geringe Verminderung erfahren.

Die Zahlen der Reichsbankausweise unterliegen, wie die vorstehenden Erörterungen erkennen lassen, gewissen regelmäßig wiederkehrenden Schwankungen, die bei einer Kritik zunächst berücksichtigt werden müssen, bevor man Schlüsse auf eine außergewöhnliche Gestaltung des Geldmarktes zieht. In der Tagespresse werden die Ausweise häufig mit denen der Vorwoche verglichen. Dies hat jedoch nur einen geringen praktischen Wert. Wichtiger sind schon Vergleiche mit den nämlichen Ausweiswochen des voraufgegangenen Monats oder Vierteljahrs. Am zuverlässigsten sind Vergleiche mit dem Vorjahre, weil alsdann die Voraussetzungen für den Güterumlauf und Geldbedarf (z. B. wegen der Ernte, des Weihnachtsgeschäfts usw.) eher übereinstimmen und auffallende wirtschaftliche Erscheinungen eher als solche erkannt werden.

Unter den gleichen Gesichtspunkten sind auch die Bewegungen des Reichsbankdiskonts mit seinem tief einschneidenden Einfluß auf den Geldbegehr der gewerblichen und privaten Kreise zu betrachten. Im Vereine mit den Wochenübersichten kennzeichnet der Reichsbankdiskont die jeweilige Lage der Bank und des deutschen Geldmarkts. Er darf daher bei einer Beurteilung der Wochenübersichten nicht außer acht gelassen werden. Da er wegen der internationalen Kapitalströmungen in gewissen Wechselbeziehungen zu den Diskontsätzen an ausländischen Börsenplätzen steht, ist es zur Gewinnung eines umfassenderen Überblicks über den Geldmarkt unerläßlich, auch ausländischen Diskontsätzen Beachtung zu schenken. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Londoner Satz von wesentlicher Bedeutung ist, weil dieser Bankplatz eine hervorragende Bedeutung als Zentralstelle im internationalen Geldmarkte besitzt und bei Geldknappheit leicht störende Rückwirkungen auf den deutschen Geldmarkt ausüben kann.

LITERATUR.

Kosmos, Handweiser für Naturfreunde. Herausgegeben vom »Kosmos, Gesellschaft der Naturfreunde«, Stuttgart. Jährlich 12 reich illustrierte Hefte mit den Beiblättern: Wandern und Reisen. Aus Wald und Heide. Photographie und Naturwissenschaft. Haus, Garten und Feld. Die Natur in der Kunst. Lex. 8°. 2 Mark 80 Pf. Mitglieder erhalten die Zeitschrift nebst 5 Bänden der ordentlichen Veröffentlichungen für den Jahresbeitrag von 4 Mark 80 Pf. gratis geliefert. Jahrgang 1911. Hefte 7, 8 und 9.

Aus dem Inhalte der vorliegenden Hefte seien für unsere Leser folgende Aufsätze besonders hervorgehoben: Von Menschen und Giftpflanzen, von Dr. Heinz Welten. — Größen und Entfernungen in unserem Sonnensystem. Mit 3 Abbildungen. — Das einzige Kind in der Heilkunde, von Dr. med.

J. K. Friedjung. — Die alten Mythen von den Menschenzeitaltern im Lichte der heutigen Anthropologie. Eine Umschau von Dr. Ludwig Hopf. — Die Tiefe der Meere, von Dr. R. Hennig. — Vom »Kampf ums Dasein« im Reiche der Gedanken, von Dr. A. Zart. — Wie entsteht die Dämmerung? Von Prof. Friedr. Busch. Mit 3 Abbildungen. — Der Granit und seine Verwendung, von Dr. Albert Schmidt. Mit 3 Abbildungen. — Der Kreislauf des Kohlenstoffs, von Dr. A. Zart. — Zweck und Ziele der Naturschutzparkbewegung, von Friedrich Regensberg. — Von den Aufsätzen, die sich in den Beiblättern »Haus, Garten und Feld«, »Technik und Naturwissenschaft«, »Die Natur und die Kunst« finden, dürften unseren Lesern interessant sein der von Ernst Montanus: Der Champignon und seine Zucht, der von Hanns Günther: Neue Wege des Weltverkehrs. Vom Atlantischen in den Stillen Ozean quer durch die Landenge von Panama und der Aufsatz von Dr. S. von Balmenbiel: Prof. Behns Plastiken afrikanischer Tiere.

Mit Heft 8 ist als Bd. 3 der ordentlichen Veröffentlichungen herausgegeben worden: W. Bölsche. Der Mensch der Vorzeit. Zweiter Teil: Der Mensch der Pfahlbauzeit.

Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(September bis November 1911.)

A. Liste der Zeitschriften.

1. Amtliche Nachrichten des Reichs-Versicherungsamts. Berlin.
2. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. Berlin.
3. Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München und Berlin.
4. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris.
5. Die Arbeiter-Versorgung. Groß Lichterfelde-Berlin.
6. Archiv des öffentlichen Rechts. Tübingen.
7. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin.
8. Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.
9. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Tübingen.
10. Armee-Verordnungsblatt. Berlin.
11. Die Bank. Monatshefte für Finanz- und Bankwesen. Berlin.
11a. Bayerische Verkehrsblätter. München.
12. Berliner Architekturwelt. Berlin.
13. Blätter für Architektur und Kunsthandwerk. Berlin.
14. Blätter für Genossenschaftswesen. Berlin.
15. Blätter für Post und Telegraphie. Zeitschrift der höheren Post- und Telegraphen-Beamten. Berlin.
16. Concordia. Zeitschrift der Zentralstelle für Volkswohlfahrt. Berlin.
17. Deutsche Bauzeitung. Berlin.
18. Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.
19. Deutsche Kolonialzeitung. Berlin.
20. Deutsche Postzeitung. Berlin.
21. Deutsche Revue. Stuttgart-Leipzig.
22. Deutsche Rundschau. Berlin.
23. Deutsche Verkehrs-Zeitung. Berlin.
24. Deutsches Handels-Archiv. Berlin.
25. Deutsches Kolonialblatt. Berlin.
26. Eisenbahn-Verordnungs-Blatt. Berlin.
27. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.
28. Export. Berlin.

29. Finanz-Archiv. Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Stuttgart und Berlin.
30. Gesundheits-Ingenieur. München.
31. Die Gegenwart. Wochenschrift für Literatur, Kunst und öffentliches Leben. Berlin.
32. Die Grenzboten. Berlin.
33. Handel und Gewerbe. Berlin.
34. Hansa. Hamburg.
35. Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie. Leipzig.
36. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich (Schmoller). Leipzig.
37. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik (Hildebrand). Jena.
38. Die Invaliditäts- und Alters-Versicherung im Deutschen Reiche. Mainz.
39. Journal Télégraphique. Berne.
40. Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege. Berlin.
41. Kolonie und Heimat in Wort und Bild. Berlin.
42. Marine-Rundschau. Berlin.
43. Marineverordnungsblatt. Berlin.
44. Militär-Wochenblatt. Berlin.
45. Ministerialblatt der Königlich Preußischen Verwaltung für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Berlin.
46. Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung. Berlin.
47. Mitteilungen aus dem Königlichen Materialprüfungsamt zu Groß Lichterfelde West. Berlin.
48. Monatschrift für deutsche Beamte. Berlin.
49. Neue Post. Berlin.
50. Der Ostasiatische Lloyd. Schanghai.
51. Österreichische Monatsschrift für den Orient. Wien.
52. Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes geographischer Anstalt. Gotha.
53. Postalische Rundschau. Berlin.
54. Neue Postalische Rundschau. Breslau.
55. Das Posthorn. Berlin.
56. Prometheus. Illustrierte Wochenschrift über die Fortschritte in Gewerbe, Industrie und Wissenschaft. Berlin.
57. Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand. Hannover und Leipzig.
58. Revue des deux mondes. Paris.
59. La Revue des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris.
60. Die Sparkasse. Volkswirtschaftliche Zeitschrift. Hannover.
61. Statistik des Deutschen Reichs. Berlin.
62. Statistik des Deutschen Reichs. Neue Folge. Berlin.
63. Statistik des Deutschen Reichs. Vierteljahreshefte. Berlin.
64. Statistik, Preußische. Berlin.
65. Überall. Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine. Berlin.
66. Umschau. Frankfurt (Main)-Leipzig.
67. L'Union Postale. Berne.
68. Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des geographischen Instituts. Berlin.
69. Veröffentlichungen des Kaiserlichen Aufsichtsamts für Privatversicherung. Berlin.
70. Veröffentlichungen des Kaiserlichen Gesundheitsamts. Berlin.
71. Weltverkehr. Zeitschrift für Weltverkehrs-Wissenschaft und Weltverkehrs-Politik. Berlin.
72. Württembergische Verkehrs-Zeitung. Stuttgart.
73. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Berlin.
74. Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Landesamts. Berlin.
75. Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.
76. Zeitschrift für Beleuchtungswesen, Heiz- und Lüftungs-Technik. Berlin.
77. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.
78. Zeitschrift für Kleinbahnen. Berlin.
79. Zeitschrift für Kolonialpolitik, Kolonialrecht und Kolonialwirtschaft. Cöthen (Anhalt).
80. Zeitschrift für Post und Telegraphie. Wien.
81. Zeitschrift für Schwachstromtechnik. Zentralblatt für Telegraphie usw. München.
82. Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin.
83. Zeitschrift für Wohnungswesen. Berlin.
84. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
85. Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.
86. Zentralblatt der Abgaben-Gesetzgebung und Verwaltung in den Königlich Preußischen Staaten. Berlin.
87. Zentralblatt für das Deutsche Reich. Berlin.

B. Literaturnachweis.*)

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Die neuen Alpenbahnen und die deutsche Verkehrspolitik, von Prof. Blum, Dr.-Ing. **71.** Jahrg. 1911/12 337.
— Über Amtspflichten der Beamten (in »Kritische Studien zur Systematisierung der Staatsfunktionen«, von Dr. Beyer) **77.** 626 ff.
— Neues vom Amtsstil **20.** 1251.
— Automobilismus, von Dr. Kreuzkam **66.** 775.
— Beamtenverfassung und Besoldungsysteme in den Hauptkulturstaaten (Beamteninternationalität) **20.** 1277.
— Feuersicherheit, über den Begriff der ... im Bauwesen **56.** Jahrg. XXIII Beil. 22.
— Die Finanzen der europäischen und der wichtigeren außereuropäischen Staaten, von Dr. Schwarz, Geh. Oberfinanzrat **29.** Jahrg. XXVIII Bd. II 210.
— Die Flugmaschine als koloniales Beförderungsmittel, von Lenk, Telegraphenassistent **66.** 741.
— Eine Geldauszahlungsmaschine **56.** Jahrg. XXII 778, **55.** 425.
— Hygiene im Geldverkehr **11a.** 413.
— Luftschiffahrtsrecht **33.** Jahrg. XVIII 789, **50.** II. Hälfte 140.
— Plutokratie und Beamtenschaft, schädliche Wirkungen des Übertritts höherer Beamten in Privatbetriebe **11.** 825. 1011.
— Über Rechenmaschinen, von Bechstein **56.** Jahrg. XXII 660.
— Seekriegsrecht **42.** 1142, **37.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1911 491, **34.** 753.
— Seekriegsrecht. Über die Ausgestaltung des Seekriegsrechts seit dem russisch-japanischen Kriege, von Freiherrn v. Maltzahn **22.** Jahrg. XXXVIII Oktober-Heft 107.
— Seekriegsrecht. Die moderne Entwicklung des Seekriegsrechts und die Londoner Seerechtsdeklaration, von Dr. Grotewold **65.** Jahrg. XIV 85.
— Seemöwen als Briefboten, Versuche in Frankreich **49.** 320.
— Das Sparen und die Sparkassen, Postsparkassen, Darlehnsvereine usw. **72.** 108.
— Sprachreinheit und Wortzeichen, von Dr. Eichholz **66.** 956.
— Wechselrecht, die zukünftige Einheit des ..., von Dr. Meyer, Kammergerichtsrat **31.** Bd. LXXX 685.
— Der Weltverkehr der Vorzeit und des Altertums, von Dr. Hennig **56.** Jahrg. XXIII 65. 81. 101.

Deutschland. Der Anspruch eines zur Dienstleistung einberufenen Militäranwärters auf das Gehalt einer etatmäßigen Stelle (nach Ablauf der Probedienstzeit) ist nur dann berechtigt, wenn er auf die Stelle eines etatmäßigen Beamten einberufen worden ist (Entsch. des R. G. vom 26. Oktober 1910) **48.** 435.
— Arbeiterfürsorge auf Bauten, Verf. des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten usw. vom 19. August 1911 **46.** 258, **85.** 509, **30.** 785, **16.** 483.
— Arbeitsfreude, Erhöhung der Selbständigkeit der Dezernenten und der Bureaubeamten **48.** 452.
— Englische Arbeitszeit, Einführung der ... für die innere Verwaltung vom preuß. Minister des Innern abgelehnt **11a.** 353, **15.** Jahrg. VII 177, **48.** 372, **49.** 312, **72.** 126.
— Aufklärung der Beamten über unzureichende Leistungen, Verf. der Generaldirektion der reichsländischen Eisenbahnen **48.** 374, **84.** 1136, **11a.** 372, **15.** Jahrg. VII 103, **72.** 132, **54.** 418.
— Ausbildung der Post- und Telegraphenanwärter **20.** 1563.
— Bahnpolizei, Befugnisse der Bahnpolizeibeamten gegenüber den auf den Bahnhofsanlagen dienstlich beschäftigten Postbeamten **84.** 1203, **57.** 709 und Beil. Nr. 3268, **20.** 1491.
— Baupolizeigebühren bei Bauten des Deutschen Reichs in Preußen **8.** 554.
— Der Beamte und die Politik, von Dr. von Gerhardt, Dozent der Staatswissenschaften **48.** 365.
— Die Beamten-Baugenossenschaften im Rahmen der deutschen Baugenossenschaftsbewegung **14.** 719.
— Beamtenbewegung, das Ziel der modernen ..., von Falkenberg **31.** Bd. LXXX 721.
— Beamteneid und Wahlrecht **48.** 428.
— Beamtenfragen, die parlamentarische Behandlung von ..., von Kuhlmann, Eisenbahn-Praktikant **48.** 449.

*) Die fettgedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.



Deutschland. Instruktionen zu einem Gesetz, die von einem Minister auf Grund der ihm im Gesetze selbst erteilten Ermächtigung erlassen werden, haben mit dem Gesetze gleiche Kraft **57.** 587.
— Invalidenversicherungspflicht eines Militäranwärters während seiner Probedienstleistung als Postanwärter **1.** 498.
— Invalidenversicherungspflicht der Postagentenvertreter, von Raab **15.** Jahrg. VII 171, **5.** 800.
— Kolonialbeamte. Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetz, betr. Tagegelder usw. der Kolonialbeamten vom 7. September 1911 für die Schutzgebiete **25.** 783, **43.** Verordn. Bl. für das Kiautschougebiet 33.
— Die Lage der Post- und Telegraphengehilfen (Vergütungen und Tagegelder) **20.** 1595.
— Leitsätze über die Aufstellung der Unfallstatistik für Eisenbetonbauten, Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. September 1911 **85.** 541, **17.** Mitteil. über Zement 167.
— Maß und Intensität der Arbeit im mittleren Staatsdienste **11a.** 421.
— Gerichtliche Meteorologie, von Dr. Kassner, Professor (meteorologische Auskunftstellen in Streitverfahren wegen des Verderbs von Waren während der Beförderung, Wetterdienst, Mitwirkung der Meteorologie in Zivil- und Strafrechtsfällen) **66.** 999.
— Mietentschädigung, Erstattung der Kosten, die ein Beamter aus Anlaß seiner Versetzung im Interesse der Wiedervermietung seiner aufgegebenen Wohnung gehabt hat **43.** 246, **46.** 207, **49.** 281, **48.** 374, **53.** 288, **40.** 418, **20.** 1643.
— Das Mietkündigungsrecht der Beamten **23.** 477, **49.** 351.
— Militäranwärter als Ansiedler, von Trautewein **48.** 388.
— Militäranwärter und Apachentum, von Laufer **48.** 352. 387.
— Nebenerwerb der Beamten und deren Ehefrauen. Auch die Ehefrau eines Beamten darf ohne Genehmigung der ihrem Manne vorgesetzten Behörde keinen gewerblichen Betrieb eröffnen (Entsch. des Oberverwaltungsgerichts) **20.** 1603.
— Nervosität und Beruf **20.** 1527.
— Die finanzielle Not der Beamten und die Bodenreform **72.** 115, **15.** Jahrg. VII 240.
— Papier, Verf. des preuß. Ministers des Innern usw. vom 14. Juli 1911, betr. die Beschaffung und Prüfung von Papier zu amtlichen Zwecken **46.** 210.
— Pauschvergütungen für Dienstreisen nach nahe gelegenen Orten, allgemeine Verf. des Königl. Preuß. Staatsministeriums vom 13. Oktober 1911 **26.** 245.
— Pauschsummen für Dienstreisen in die Umgegend von Berlin, Verf. des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts vom 15. August 1911 **43.** 245.
— Postagenturen, 40 Jahre ... **23.** 465.
— Das Postgenesungsheim in Bad Nauheim **49.** 329, **20.** 1641.
— Die Postverwalter-Vereinigung und ihre Einrichtungen, Vortrag des P.V. Ziesenis **54.** 337.
— Rechnerische Prüfung und Bescheinigung der Rechnungsbelege usw., allgemeine Verf. des preuß. Finanzministers vom 18. August 1911 usw. **86.** 333, **46.** 241, **45.** 235.
— Recht des Beschwerdeführers, von einer Behörde den Namen eines Beamten, über den er sich beschwert, zu erfahren **15.** Jahrg. VII 209, **49.** 345, **54.** 418.
— Das Reichs-Versicherungsamt und sein Geschäftsbericht für 1910, von Dr. Ullrich, Ober-Postpraktikant **15.** Jahrg. VII 185.
— Reichsversicherungsordnung, Neuerungen auf dem Gebiete der Unfallversicherung usw. nach der ... **23.** 483. 493, **49.** 349, **54.** 407.
— Reichsversicherungsordnung. Anwendung der §§ 1234 und 1237 der R.V.O. und der §§ 9 und 11 des Entwurfs des Versicherungsgesetzes für Angestellte auf weibliche Personen, von Mugdan, Stadtrat a. D. (Beamtinnen, Fernsprechgehilfinnen usw.) **5.** 721. 761. 796.
— Reisekosten, Gebühr für Zu- und Abgang am Wohnorte des Beamten und am auswärtigen Übernachtungsorte, Rundverfügung des preuß. Justizministers vom 6. Juni 1911 und der preuß. Minister des Innern und der Finanzen vom 13. Juli 1911 **48.** 358, **46.** 209, **86.** 349, **45.** 234.
— Zur Residenzpflicht der Beamten **48.** 454.
— Revisionen der Verkehrsanstalten durch die Bezirks-Aufsichtsbeamten, allgemeine Betrachtungen **15.** Jahrg. VII 231.
— Schadenshaftung des Staates aus Versehen der Beamten, fiskalische Rechte und Hoheitsrechte des Staates **18.** Spruchsamml. XXIV 325.
— Schädigung des Handels durch Beamte, Beamten-Konsumvereine, Eingaben von Handelskammern usw. **33.** Jahrg. XVIII 786, **49.** 290, **54.** 359, **9.** Bd. XXXIII 659, **48.** 409.

Deutschland. Wirtschaftlichkeit im Beamtenhaushalt **48.** 385, **49.** 317.
— Wohnung, das Beziehen einer ... in einem Neubau vor Erteilung des polizeilichen Gebrauchsabnahmescheins ist unstatthaft, Pflicht des Mieters ist es, sich darüber e. F. vorher Gewißheit zu verschaffen **49.** 378.
— Die Wohnungs- und Bodenfrage **48.** 375. 395.
— Zeugnisverweigerungsrecht der Reichstagsabgeordneten, von Dr. Graf von Posadowsky-Wehner, Staatsminister **18.** 1298.
— Bayern. Zum hundertjährigen Bestehen der Kgl. Bayerischen Staatspost **67.** 136. 154, **84.** 1236.
— — Denkschrift des »Bayerischen Verkehrsbeamtenvereins«, betr. Neuregelung der Dienst- und Gehaltsverhältnisse der mittleren Eisenbahn- und Postbeamten **84.** 1150, **49.** 312, **11a.** 387.
— — Erlaß des Verkehrsministers an die Eisenbahnpräsidenten, betr. den Verband des süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals (Warnung vor sozialdemokratischen Bestrebungen) **48.** 368, **54.** 345, **72.** 117, **84.** 1343, **11a.** 441.
— — Die Fremdsprachenkurse **11a.** 351. 467.
— — Die Neuorganisation des Postdienstes **11a.** 350.
— — Postetat für 1912/13, Postbauten **11a.** 386. 456, **15.** Jahrg. VII 216.
— — Das Recht der Meinungsäußerung im Bereiche des bayerischen Staatsdienstes, ein Rechtsgutachten von Dr. Piloty, o. ö. Professor der Rechte **11a.** 365. 389. 395. 409, **20.** 1492.
— — Die staatliche Reliktenversorgung der etatmäßigen Beamten **11a.** 433. 437. 454. 463.
— — Vereinsfreiheit der Beamten, Verhandlungen über die ... im Landtage **11a.** 468.
— — Mittlere Verkehrsbeamte als ständige Unterrichtsbeamte für das Eisenbahn-Unterpersonal **72.** 137.
— — Staatliche Wohnungsfürsorge **11a.** 349. 445, **80.** 246, **49.** 378.
— Württemberg. Schaffung von Beamten- und Unterbeamtenausschüssen von der Regierung abgelehnt **48.** 357, **49.** 291.
— — Wohnungsfürsorge der Postverwaltung **80.** 208, **15.** Jahrg. VII 193.

Belgien. Einrichtung einer allgemeinen Bücherverleihanstalt, Vermittlung der Postanstalten beim Verleihen und Versenden der Bücher, Gesetzentwurf im Parlament eingebracht **67.** 160, **15.** Jahrg. VII 223, **49.** 360.

England. Aus dem Jahresberichte des Generalpostmeisters für das Verwaltungsjahr 1910/11 **80.** 252, **81.** 524. 543, **23.** 436, **27.** 1137, **49.** 368.
— Reorganisation der Postverwaltung **80.** 214, **15.** Jahrg. VII 192, **49.** 337.
— Verkauf von Staatspapieren durch die Postämter **15.** Jahrg. VII 192, **80.** 223.
— Verkehrsfragen auf der britischen Reichskonferenz, von Diederich, Ober-Postsekretär **23.** 413.

Frankreich. Altersversicherung, Gesetz über die ... der Arbeiter (Anwendung des Gesetzes auf die bei der Post- und Telegraphenverwaltung beschäftigten Aushelfer) **67.** 175, **15.** Jahrg. VII 244.
— Ausstandsrecht und Eisenbahnerorganisation, Kongreß der Post-, Telegraphen- und Telephonbediensteten **84.** 1111.
— Die Beamtenvereinigungen und die Regierung **59.** Nr. 1046 S. 2.
— Bildung einer außerparlamentarischen Kommission zur Prüfung der Gehälter, Löhne und Entschädigungen des Post-, Telegraphen- und Fernsprechpersonals **67.** 144, **15.** Jahrg. VII 177, **20.** 1495, **49.** 352, **59.** Nr. 1046 S. 1.
— Maßnahmen der Regierung zur Verhütung der Entvölkerung, Zulagen für Beamte mit größerer Kinderzahl, Erhöhung der Gehalte usw. **22.** Jahrg. XXXVIII Oktober-Heft 147, **72.** 121.

Italien. Das Postwesen im Verwaltungsjahre 1909/10, von Dr. Staedler, Postinspektor **23.** 445.

Niederlande. Jahresbericht der Post- und Telegraphenverwaltung für 1910 **23.** 478, **81.** 561.

Österreich. Das erste Staats- und Privatbeamtinnenheim »Heimhof« in Wien **80.** 233. 242.

Rußland. Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1908 **59.** Nr. 1044 S. 3.

Serbien. Das Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1909 **80.** 223.

Türkei. Münzwesen **51.** 163.
— Reorganisation des Postwesens **80.** 222, **15.** Jahrg. VII 207.

Ungarn. Post- und Telegraphenstatistik für 1910 **80.** 230.
— Vorkehrungen gegen Postraub, Verbindung der gefährdeten Ämter mit den Polizeiämtern usw. durch elektrische Signalleitungen **80.** 223.

Amerika. Der Panamakanal, von Ihnken **34.** 793. 797, **23.** 495.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Ruhegenüsse für Postbeamte, Maßregeln des Generalpostmeisters zur Pensionierung im Dienste nicht mehr verwendbarer Beamten **80.** 231, **49.** 335, **20.** 1532, **15.** Jahrg. VII 223.

Asien. China. 25-jähriges Bestehen des deutschen Postamts in Schanghai **54.** 326, **20.** 1286, **50.** II. Hälfte 179 und Schanghaier Nachrichten 263, **80.** 239.

— — Robert Hart, Generalinspektor der chinesischen Seezölle, Begründer der chinesischen Staatspost **50.** II. Hälfte 236. 256a.

Australien. Samoa. Bekanntmachung des Gouverneurs, betr. das Geldwesen des Schutzgebiets Samoa **25.** 704.

II. Postwesen.

Allgemeines. Automobil. Über Neuerungen in der Automobilbereifung **56.** Jahrg. XXIII 69.

— Gleislose Bahnen, von Schneider, Ober-Postinspektor **8.** 593.

— Briefmarke, zur Geschichte der ..., von Nohl, Ober-Postassistent **71.** Jahrg. 1911/12 274, **66.** 880.

— Briefmarken, neue ... von verschiedenen Ländern **55.** 500.

— Brieftaubenpost, die geschichtliche Entwicklung der ... **71.** 334, **55.** 496.

— Eine neue Frankierungsmaschine (zum markenlosen Frankieren von Briefen, Postkarten usw.), Erfindung des Ingenieurs Buchenau in Düsseldorf **80.** 201.

— Fuhrwerksbetrieb, Unfälle im ..., von Hörber, techn. Aufsichtsbeamter **66.** 944.

— Die Geschichte der See-Weltstraße von Europa nach Ostasien, von Dr. Wegener, Professor **71.** Jahrg. 1911/12 297.

— Haftpflicht. Schiedsgerichtliche Entscheidung über die Haftpflicht der Postverwaltung für Wertsendungen nach deren Aushändigung an den Empfänger (Aushändigung eines in Deutschland postordnungsmäßig aufgelieferten Wertbriefs an den Empfänger am Postschalter im Auslande, sofortige Eröffnung des Wertbriefs am Postschalter und Feststellung der Beraubung in Gegenwart von Zeugen, Verurteilung der Bestimmungsverwaltung, die den Brief unbeanstandet übernommen hatte, zur Zahlung des vollen Ersatzbetrags) **8.** 654.

— Die deutsch-niederländischen Handelsbeziehungen und Postverbindungen im 14. bis 18. Jahrhundert, von Borgmann **8.** 587.

— Internationale Postwertzeichen-Ausstellung in Wien **80.** 209, **49.** 313, **15.** Jahrg. VII 207.

— Das Pennyportosystem im internationalen Briefverkehr **80.** 198.

— Post und Presse **80.** 260.

— Engere Postvereine zwischen Deutschland und seinen Nachbarländern, Eingaben von Handelskammern **33.** Jahrg XIX 145.

— Der Postverkehr in den deutschen Kolonien **71.** Jahrg. 1911/12 381.

— Das Postwesen im Altertum, von Ross **71.** Jahrg. 1911/12 365.

— Weltpostkongreß in Madrid 1913, Wünsche zum ... (Porto im Weltpostverkehr, Briefgewicht usw.) **33.** Jahrg. XVIII 776, Jahrg. XIX 106, **49.** 281, **15.** Jahrg. VII 175, **71.** Jahrg. 1911/12 372.

— Weltschiffahrt und Welthandel (Schiffahrtsubventionen in verschiedenen Ländern), von Goldberg, Ingenieur **71.** Jahrg. 1911/12 358.

Deutschland. Abgangstempel auf Briefen, Klagen der Handelskammern über undeutliche Abdrücke des Briefaufgabestempels **33.** Jahrg. XIX 79.

— Ankunftstempel auf Briefen, Wiedereinführung des ... vom Deutschen Handelstage gefordert **33.** Jahrg. XIX 105. 173.

— Bahnpostbeamte, Unglücksfälle von ..., Erholungsurlaub, Kurkosten bei Unfällen, Führung des Postwagens als Schutzwagen hinter der Maschine, Klagen über geringes Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung **72.** 126.

— Gedruckte Besuchsanzeigen (in einem verschlossenen Umschlag versandte Drucksachen) fallen nicht unter das Postmonopol **20.** 1603.

— Brief. Der Begriff des Briefes, besonders in bezug auf den Postzwang, von Dr. Köhler, Ober-Postpraktikant **3.** 590. 678. 772.

— Briefmarken, eine neue Fabrikationsweise für ..., von Dr. Nicolaus, Bauinspektor **8.** 625.

— Mit der Einlegung eines Briefes in den Hausbriefkasten einer Behörde ist die Einreichung des im Briefe enthaltenen Schriftstücks an die Behörde noch nicht erfüllt, Reichsger.-Entsch. **23.** 397, **49.** 287, **54.** 349.

— Einschreibbriefsendungen, Schadensersatzpflicht der Postverwaltung für beraubte ... im internationalen Postverkehr, Eingaben von Handelskammern usw. **33.** Jahrg. XVIII 709, **82.** 505, **15.** Jahrg. VII 206, **54.** 387, **49.** 360.

— Durch die Fehlleitung eines Eilwertbriefs verletzt ein Postbeamter eine ihm gegenüber dem Absender obliegende Amtspflicht **48.** 417.

Deutschland. Fensterbriefe, Wünsche der Handelskammern in bezug auf Form und Einrichtung **33.** Jahrg. XVIII 795. 821, Jahrg. XIX 105.

— Frankierung portopflichtiger Sendungen im Verkehr mit den Behörden der österreichisch-ungarischen Monarchie, Verf. des preuß. Ministers des Innern usw. vom 30. September 1911 **86.** 380.

— Freimarkenheftchen, Absatz von ... **23.** 486, **15.** Jahrg. VII 242.

— Zur Haftpflicht der Post bei Schließfach-Abholung, von Lieberich, Ober-Postpraktikant **15.** Jahrg. VII 229.

— Haftpflicht der Post für richtige Eintragungen im Posteinlieferungsbuch **20.** 1252, **53.** 268.

— Das Landbriefträgerwesen, ein geschichtlicher Rückblick **49.** 325. 333.

— Nachnahme, Ersatzverbindlichkeit der Postverwaltung für die Aushändigung einer Nachnahmesendung ohne Einziehung der Nachnahme vom Gericht verneint **23.** 437, **33.** Jahrg. XVIII 822, Jahrg. XIX 173.

— Nachnahme, Haftung der Post für Nachnahmesendungen, Eingaben von Handelskammern **33.** Jahrg. XIX 79. 106. 123.

— Nachnahmepakete, Versendung mehrerer ... auf eine Paketadresse, Eingaben von Handelskammern **33.** Jahrg. XVIII 795, **15.** Jahrg. VII 191.

— 23. Nachtrag zum Verzeichnis der Nachbarpostorte, auf die der Geltungsbereich der Ortstaxe ausgedehnt wird **87.** 517.

— Porto für Drucksachen im Ortsverkehr, Eingaben von Handelskammern wegen Ermäßigung des ... **33.** Jahrg. XVIII 776.

— Die Post im Königreiche Westfalen, ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Post aus dem Anfange des vorigen Jahrhunderts **23.** 428.

— Die Postanweisungs-Stempelmaschine **23.** 427.

— Postaufträge, Wechsel und Schecks in ..., Prüfung der richtigen Stempelverrechnung durch die Post, Anzeige an die Steuerbehörde **14.** 694.

— Postgesetz. Über den Postzwang, von Dr. Reichert, Postassessor **72.** 114.

— Postgesetz. Begriff des »Boten, der das Einsammeln von Briefen usw. gewerbsmäßig betreibt« im Sinne der Postgesetznovelle, Urteil des Reichsgerichts vom 13. Oktober 1911 **15.** Jahrg. VII 240.

— Postgesetz. Private oder Gewerbetreibende dürfen sich zur Beförderung von Briefen im Ursprungsorte gegen Entgelt nicht der Angestellten von Privatbeförderungsanstalten bedienen **15.** Jahrg. VII 189.

— Postgesetz. Verschluß und Verpackung einer Sendung einerseits und Inhalt anderseits, das »Äußere« und das »Innere« der Sendung, Haftpflicht der Post bei Verletzung des Verschlusses oder der Verpackung im Falle der Wahrnehmung der Verletzung bei der Aushändigung an den Empfänger usw. **57.** Beil. Nr. 3031 bis 3034.

— Postbeförderungsanlagen auf Bahnhöfen, von Raddatz, Ober-Postinspektor **8.** 561.

— Postkarte, Vorschlag zur Herausgabe einer offiziellen »Reichsgründungspostkarte« (ähnlich der Ausgabe in der Schweiz) **49.** 287, **15.** Jahrg. VII 190.

— Postkreditbriefe, Einführung der ... in Erwägung gezogen **80.** 215, **4.** Jahrg. II 126.

— Die Postregalien der Familie Pagenstecher in Osnabrück, eine archivalische Studie, von Teubner, Postinspektor **8.** 521.

— Postscheckverkehr. Ausbau der Postscheckämter zu Mittelpunkten des gesamten inländischen Geldverkehrs. Wegfall der Postanweisungs-Rechnungstellen bei den Verkehrsämtern und der Bezirks-Rechnungstellen für Postanweisungen bei den Ober-Postdirektionen, von Consentius, Ober-Postinspektor **15.** Jahrg. VII 213.

— Postscheckverkehr, Förderung des ..., Wünsche und Anregungen aus Handelskreisen usw. **11.** 904, **33.** Jahrg. XIX 8. 30. 106. 115. 147. 205, **15.** Jahrg. VII 221, **20.** 1604, **53.** 358.

— Postscheckverkehr, Umfang des ... **15.** Jahrg. VII 161. 241, **49.** 287. 297. 365, **23.** 416. 478. 496, **80.** 214, **60.** 383, **14.** 699.

— Postsparkasse, die Gefahr der ... **60.** 389.

— Postwertzeichen-Automaten **80.** 214.

— Das Postzeitungswesen und die Bestrebungen zu seiner Monopolisierung, von Greve, Postinspektor **15.** Jahrg. VII 149. 173.

— Zum Post-Zustellungsverfahren. Der Empfänger eines Briefes mit Zustellungsurkunde ist verpflichtet, die Zustellung und die Ausfertigung der Zustellungsurkunde in seiner Wohnung zuzulassen und macht sich, wenn er es zu verhindern sucht, des Widerstandes gegen die Staatsgewalt schuldig, gerichtliche Entscheidung **49.** 337.

— Die Reichspost im Dienste der Reichsversicherung **20.** 1425. 1604.

— Das Reichs-Postamt und die Luftschiffahrt (Modelle von Flugapparaten im Postmuseum) **80.** 255.

Deutschland. Rohrpostanlagen bei der Eisenbahnverwaltung **80.** 215.
— Stempelmaschinen für Postkarten **80.** 214.
— Der Umschlag eines geöffneten Briefes als Urkunde, versehentliche Aushändigung eines Briefes durch einen Postunterbeamten an einen Verwandten des Empfängers mit gleichem Namen, Rückforderung der vom unrichtigen Empfänger geöffneten Sendung durch den Unterbeamten und Zustellung des in einen neuen Umschlag gelegten, mit neuen Freimarken usw. versehenen Briefes an den richtigen Empfänger, gerichtliche Bestrafung des Unterbeamten wegen Vernichtung des alten Briefumschlags als einer ihm amtlich vertrauten Urkunde (Urteil des Reichsgerichts) **23.** 446, **15.** Jahrg. VII 206, **57.** Beil Nr. 3400, **49.** 344.
— Vorgeschichte der hannoverschen und braunschweigischen Staatsposten, von Gaus, Vize-Postdirektor **8.** 631.
— Wechselprotest. Abweisung einer Schadensersatzklage wegen unrichtigen Wechselprotestes **8.** 556.
— Wohlfahrtsmarken und Wohlfahrtspostkarten **30.** 698, **48.** 436, **15.** Anzeiger für Architektur 116.
— Bayern. Freimarkenheftchen, Einführung der ... **54.** 328, **80.** 255.
— — Die Herstellung der Postwertzeichen **11a.** 368.
— — Motorposten **80.** 230. 247, **84.** 1363, **49.** 376.
— Württemberg. Ausdehnung des Postautomobildienstes **80.** 247.
England. Die Geschichte der englischen Post **80.** 244.
— Die erste Luftpost zwischen London und Windsor, Einrichtung eines Luftpostdienstes zwischen England und Frankreich beabsichtigt **15.** Jahrg. VII 160, **80.** 199. 207. 218. 227, **59.** Nr. 1042 S 3, **66.** 838, **49.** 298. 321, **55.** 449, **54.** 386, **71.** Jahrg. 1911/12 373.
— Motorpostwagen in London, Vermehrung der ... wegen der damit gemachten guten Erfahrungen **80.** 231.
— Das neue Postgebäude »König Eduard« in London **67.** 132, **23.** 501.
— Die Post Office Savings Bank, 50-jähriges Jubiläum der ... **23.** 458, **11.** 1001.
— Elektrische Postuntergrundbahnen, Herstellung von ... in London beabsichtigt **80.** 246.
— Verhältnis zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Postverwaltung **80.** 199.
Frankreich. Beraubung des indischen Postzugs (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) **84.** 1463, **49.** 377.
— Postautomobile in Paris **4.** Jahrg. II 134.
— Schiffahrtsubventionen **4.** Jahrg. II 127, **71.** Jahrg. 1911/12 363.
Italien. Rohrpostgesetz **23.** 487.
— Schiffahrtsubventionen **34.** 642, **23.** 455, **71.** Jahrg. 1911/12 364.
Luxemburg. Einführung des Postscheckverfahrens vom 1. Oktober 1911 ab **15.** Jahrg. VII 224.
Niederlande. Der Postbetrieb im Jahre 1909 **67.** 150.
— Schiffahrtsubventionen **34.** 800.
Norwegen. Schiffahrtsubventionen **34.** 769, **71.** Jahrg. 1911/12 363. 371, **23.** 505.
Österreich. Briefeinsammlungen in Graz mit Hilfe der elektrischen Straßenbahnen, Anbringung von Briefkasten an den Straßenbahnwagen, Versuche **80.** 230, **15.** Jahrg. VII 223.
— Zur Frage der Postanstaltshaftung, Schadensersatzprozeß gegen das Postärar, von Dr. Köstler (unbeanstandete Empfangnahme eines Geldbriefs durch den Empfänger am Schalter des Bestimmungspostamts, Fehlen des Wertinhalts bei Eröffnung des Briefes in Gegenwart von Zeugen im Schalterraum, Ersatzpflicht des betreffenden Schalterbeamten vom Gericht anerkannt **80.** 225.
— 75 Jahre Österreichischer Lloyd, Festschrift **80.** 236.
— Die Postsparkasse in den Jahren 1908 bis 1910, **80.** 212, **15.** Jahrg. VII 207, **8.** 583, **67.** 169.
— Bosnien und Herzegowina. Die Postsparkasse, Postscheckverkehr **80.** 194. 205, **23.** 459, **15.** Jahrg. VII 202.
Rußland. Bahnsteigsperre und Briefbeförderung (Einlegen von Briefsendungen in den Postwagen) **84.** 1415.
— Schiffahrtsubventionen, Schiffsbauprämien **50.** II. Hälfte Handelsnachrichten 69, **34.** 701. 769, **85.** 480, **37.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1911 636.
Schweiz. Briefmarken- und Postkarten-Automaten, Verwendung von ... **80.** 198.
— Zur Frage der Einführung der Postsparkasse **15.** Jahrg VII 188.
— Verwaltung und Betrieb der schweizerischen Post im Jahre 1910 **23.** 456.
Ungarn. Briefkasten an Straßenbahnwagen **80.** 214.
— Motorpostlinien **80.** 246.
— Vom Postgefällstrafrecht **80.** 221.
— Die Postsparkasse **60.** 377, **11.** 996, **80.** 234, **15.** Jahrg. VII 241.

Ungarn. Versuche mit einem elektrischen Briefzustellungs-Automaten in Budapest **4.** Jahrg. II 126.

Afrika. Kapkolonie. Das Postwesen im Jahre 1909 **67.** 145. 167.

Amerika. Der südamerikanische Postverein **80.** 211, **59.** Nr. 1043 S. 1, **4.** Jahrg. II 123, **49.** 342.

— Brasilien. Der Postbetrieb im Jahre 1908 **67.** 161.

— Costa Rica. Das Postwesen im Jahre 1909 **67.** 129.

— Vereinigte Staaten von Amerika. Bahnpostwagen, eiserne ... zum besseren Schutze der Beamten bei Unfällen und auch der Postgüter gegen Feuersgefahr usw. **80.** 231, **49.** 337, **15.** Jahrg. VII 223.

— — Luftpostversuche **80.** 222. 263.

— — Der Postbahnhof am Pennsylvania-Bahnhof in New York **84.** 1235.

— — Der Postdienst im Verwaltungsjahre 1909/10, von Sautter, Ober- und Geh. Postrat a. D. **8.** 578, **4.** Jahrg. II 97.

— — Postsparkassen, Eröffnung der ... **80.** 199, **23.** 459, **15.** Jahrg. VII 223, **49.** 360, **11.** 1112.

— — Schiffahrtsubventionen **71.** Jahrg. 1911/12 364.

— — Vergütung der Postverwaltung an die Eisenbahnen für Beförderung der Postsachen, Gewährung eines Reingewinns von 6 v. H. an die Eisenbahnen vom Generalpostmeister vorgeschlagen, jährliche Ersparnis der Regierung auf 9 Millionen D. berechnet **84.** 1155, **80.** 215, **49.** 313, **15.** Jahrg. VII 207.

Asien. China. Abzweigung der chinesischen Postverwaltung von der Seezollverwaltung, Postkurierdienst **51.** 139, **50.** II. Hälfte 156, **80.** 231.

— — Die Schantungbahn im Dienste der deutsch-ostasiatischen Post **84.** 1188.

— Japan. Postwesen (Postsparkassen) **50.** II. Hälfte 283.

Australien. Neuseeland. Der Postbetrieb im Verwaltungsjahre 1909/10 **67.** 163.

— Samoa. Klagen über mangelhafte Postverbindung mit Samoa **50.** II. Hälfte Handelsnachrichten 88.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV]).

Allgemeines. Photographische Aufnahme von Lauten, Umsetzen der Photographien in Töne, sprechende Kinobilder **66.** 1012.

— Elektromagnetische Ausgleichsvorgänge in Freileitungen und Kabeln, von Wagner **27.** 899. 928. 947.

— Beförderung eines Telegramms rund um die Erde in $16\frac{1}{2}$ Minuten **15.** Jahrg. VII 224, **49.** 368.

— Bekämpfung von Bränden in elektrischen Anlagen, Handfeuerlöscher der Firmen Künzel in Cöln und Ringe & Co. in Hamburg **56.** Jahrg. XXIII 126.

— Die Belastung von Fernleitungen, von Bancroft Gherardi **81.** 564.

— Das Benkö-Element **56.** Jahrg. XXIII Beil. 13.

— Blitzschutzvorrichtung für Telephonzentralen von Turpain **80.** 264.

— Deutschland auf der internationalen Kautschukausstellung in London 1911, von Thurn, Ober-Postpraktikant **81.** 492.

— Eisenbahn-Fernsprechwesen, neue Fortschritte im ... **27.** 1136, **54.** 419.

— Ein neuer Eisenbetonmast (Leitungsmast für Stark- und Schwachstromanlagen) **56.** Jahrg. XXII 783.

— England-Frankreich, Fernsprechverkehr, Verlegung eines neuen Fernsprechkabels zwischen England und Frankreich **84.** 1141, **71.** 327, **15.** Jahrg. VII 243.

— Fernphotographie, Neues von der elektrischen ..., von Hennig **66.** 843, **27.** 1038, **49.** 353.

— Fernphotographie. Anordnung zur Beseitigung der störenden Wirkungen der Trägheit von Selenzellen für telephotographische Zwecke, von Závada, Ingenieur **27.** 1111.

— Fernsprechen auf große Entfernungen (20000 km) **55.** 524.

— Das neue englisch-belgische Fernsprechkabel **27.** 1091. 1191, **39.** 252, **81.** 534. 551, **15.** Jahrg. VII 225, **71.** Jahrg. 1911/12 373, **20.** 1604.

— Das Fernsprechwesen in Großstädten, von Johannsen, Direktor der Kopenhagener Telephongesellschaft **81.** 449, **4.** Jahrg. II 84.

— Die elektrische Festigkeit der Kabel, von Deutsch **27.** 1175.

— Die Frage der Telephonsysteme in Gegenwart und Zukunft, von Baumann **81.** 537. 566.

— Frankreich-Schweiz, Fernsprechverkehr **81.** 463.

— Gebrauch der verabredeten Sprache in der Telegraphie **39.** 211. 235.

— Gewitter, Vorrichtung zum Aufzeichnen und Voraussagen von ..., von Dr. Gradenwitz **56.** Jahrg. XXIII 73.

— Herstellung von Kohlenelektroden für galvanische Elemente, von Brandt **27.** 1183.

Allgemeines. Hörapparate für Schwerhörige **27.** 1063.
— Elektromagnetische Induktion **53.** 266.
— Internationale Telegraphenstatistik für 1909 **27.** 960.
— Internationaler Elektrotechnischer Kongreß und Konferenz der Internationalen Elektrotechnischen Kommission in Turin im September 1911 **15.** Jahrg. VII 235.
— Internationaler Telegraphistenwettstreit in Turin **20.** 1287. 1338, **23.** 396. 407, **80.** 200. 217. 240, **55.** 404, **49.** 289, **11**a. 353. 362 381, **15.** Jahrg. VII 176, **54.** 344, **59.** Nr. 1042 S. 1, **39.** 215, **81.** 496. 522, **27.** 1016. 1063, **53.** 302. 338.
— Internationales Bureau des Welttelegraphenvereins, Jahresbericht für 1910 **15.** Jahrg. VII 173.
— Isolatoren, Versuche mit berußten und beschmutzten Porzellanisolatoren **15.** Jahrg. VII 161.
— Kabel- und Funkentelegraphie im Kriege **15.** Jahrg. VII 204, **44.** 3121.
— Kabelindustrie, deutscher Anteil an der ... **81.** 441, **15.** Jahrg. VII 176.
— Kabeltrust der Anglo-American Telegraph Company und der Direct United States Cable Company in London mit der Western Union Telegraph Company in New York **81.** 448.
— Kautschuk. Ein neuer Ersatzstoff für Kautschuk (synthetischer Kautschuk), Kautschuk aus Sojabohnenöl **66.** 839, **56.** Jahrg. XXII 800, Jahrg. XXIII 28, **50.** II. Hälfte Handelsnachrichten 123, **81.** 578.
— Kautschuk. Guayule-Kautschuk in Mexiko, von Dr. Ditmar **66.** 939.
— Ostafrikanischer Manihot-Kautschuk **66.** 782.
— Kautschuk und Guttapercha **25.** 640 641. 817, **56.** Jahrg. XXIII 15, **27.** 1036.
— Das Knacken im Telephon, Maßnahmen zur Abstellung des ... und zur Verhütung von Gehörschädigungen **81.** 452, **66.** 815, **27.** 987.
— Kupfer. Die Kupferindustrie Rußlands usw. **81.** 503.
— Lautverstärkung von Telephonen durch Erwärmung der Luft unter der Membrane **81.** 562.
— Lochapparat für automatische Morsetelegraphie von Siemens & Halske **56.** Jahrg. XXIII Beil. 21.
— Mercadier, Erfinder des Vielfachtelegraphen, in Paris gestorben, Lebenslauf **23.** 469, **4.** Jahrg II 50.
— Metalle für Freileitungen, von von Moellendorff, Dipl.-Ing. **8.** 509.
— Der Mikrotelegraph des italienischen Postdirektors Santoni **56.** Jahrg. XXIII Beil. 13.
— Multiplex-Telephonie **56.** Jahrg. XXII Beil. 197.
— Neuerungen auf dem Gebiete der automatischen Morsetelegraphie, von Ehrhardt **27.** 922.
— Reis, Lehrer Philipp ..., der Erfinder des Telephons, Bildnis und kurze Lebensbeschreibung des Erfinders **55.** 445, **80.** 256, **81.** 577.
— Deutsche Seekabel und Funkentelegraphie **49.** 377.
— Die Stellung der Seekabel in der Volkswirtschaft, von Dr. Roscher **37.** Bd. XLII 354.
— Teeren von Telegraphenstangen, Versuche in Paris **4.** Jahrg. II 140.
— Der Telautograph im Fernsprechbetriebe **15.** Jahrg. VII 243, **81.** 449, **27.** 1092, **49.** 353.
— Die Telegraphensysteme der Naturvölker **81.** 527.
— Telegraphie mit Resonanz, von Bourquin **80.** 202.
— Die Telegraphiergeschwindigkeiten im Turiner Wettstreit **81.** 533.
— Die automatische Telephonie **39.** 205. 229, **15.** Jahrg. VII 206, **4.** Jahrg. II 81.
— Telephonograph von Professor Perotti **4.** Jahrg. II 130.
— Das neue englisch-kontinentale Untersee-Telephonkabel, von v. Hellrigl **80.** 210.
— Ursprung der Bezeichnungen »Telephon« und »Fernsprecher« **81.** 423.
— Vanalium, ein neues Leichtmetall von großer Zugfestigkeit (zur Herstellung von Drähten) **56.** Jahrg. XXII Beil. 198.
— Verhinderung der Beeinflussung von Telegraphenapparaten durch Fremdströme **27.** 987.
— Versuche zur Bestimmung der Koronaverluste auf Freileitungen **27.** 1071.
— Verwendung von Dynamos in der Telegraphie, von Girousse, Post- und Telegr.-Ingenieur **4.** Jahrg. II 7.
— Verwendung selbsttätiger Schaltwerke im Verbindungsleitungsverkehr **4.** Jahrg. II 95.
— Die Vollendung des deutschen Kabels nach Südamerika, von Dr. Roscher **56.** Jahrg. XXII 821.
— Ein neuer Wechselstromerzeuger für Fernsprechzwecke **15.** Jahrg. VII 242.
— Wechselstromwecker für Sp.-Leitungen **15.** Jahrg. VII 243.
— Das britische Weltkabelnetz **23.** 395, **71.** Jahrg. 1911/12 373.

Allgemeines. Welttelegraphendenkmal in Bern **23.** 416, **80.** 215. 220, **27.** 988. 1092, **39.** 226. 251, **15.** Jahrg. VII. 192, **81.** 477.
— Welttelephonstatistik, Städte mit mehr als 10000 Telephonanschlüssen **81.** 570.
— Die politische Wichtigkeit nationaler Seekabel **71.** Jahrg. 1911/12 381.
— Der Wirkungsgrad des Telephonanschlusses und der automatische Betrieb **81.** 421.

Deutschland. Ausdehnung des Berliner Fernsprechnetzes **27.** 1137.
— Baukostenzuschüsse im Fernsprechbetriebe **15.** Jahrg. VII 234.
— Benutzung von staatlichen Fernsprecheinrichtungen zu privaten Gesprächen, Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 4. Oktober 1911 **85.** 521.
— Mißbräuchliche Benutzung des Fernsprechers, Abhilfe gegen ... durch Ergänzung des Strafrechts von Handelskammern gewünscht **33.** Jahrg. XIX 107. 180.
— Mißbräuchliche Benutzung des Fernsprechers in einer Gastwirtschaft durch einen Gast, Verletzung einer Telegraphengehilfin durch zu schnelles und häufiges Drehen der Kurbel, Entschädigungsklage des Postfiskus gegen den Gastwirt vom Landgericht in Cöln abgewiesen **15.** Jahrg. VII 189, **81.** 528.
— Die Beschlagnahme von Telephongesprächen im Strafverfahren **18.** 1341.
— Die Beseitigung einer gesetzwidrigen Telegraphen- oder Fernsprechanlage kann, auch wenn es sich um ein einheitliches Ganzes handelt, nur insoweit verlangt werden, als keine der Ausnahmevorschriften des § 3 des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 zutrifft **57.** Beil. 3773.
— Blitzgefahr, Schwankungen der ..., Abnahme der ... mit dem Ausbau eines oberirdischen Telephonnetzes usw., **56.** Jahrg. XXIII Beil. 1, **81.** 576.
— Brandgefahr, Maßnahmen gegen Brandgefahr bei den Fernsprechämtern in Berlin, Ausbildung von Unterbeamten durch die Berufs-Feuerwehr im Feuerlöschdienst **15.** Jahrg. VII 224, **49.** 360, **81.** 575.
— Brieftelegramme, Einführung der ... im innern Verkehr, Wünsche von Handelskammern betreffs Erweiterung der Einrichtung, **23.** 403, **49.** 295, **15.** Jahrg. VII 175, **33.** Jahrg. XVIII 799, Jahrg. XIX 90. 124, **81.** 494, **27.** 1016, **71.** 326, **4.** Jahrg. II 101, **67.** 174.
— Die Druckluftanlage im neuen Hamburger Fernsprechamt, von Pinkert, Telegrapheningenieur **81.** 430. 455.
— Einführung des Z. B.-Betriebs beim Fernsprechamte Cöln, von Venus, Telegrapheninspektor **15.** Jahrg. VII 151. 167. 183. 217.
— Geschichtliche Entwicklung des internen deutschen Telegraphentarifs **80.** 254.
— Errichtung von Telegraphenstangen auf Sommerwegen, Urteil des Oberlandesgerichts in Celle **20.** 1311, **54.** 363, **49.** 336.
— Dringende Ferngespräche im Ortsverkehr, Eingaben von Handelskammern **33.** Jahrg. XIX 107. 125.
— Die Fernsprechgebühren-Reform, die neue Fernsprechgebühren-Ordnung **15.** Jahrg. VII 197, **33.** Jahrg. XIX 25. 80. 106, **81.** 533. 547. 573, **49.** 357.
— Gaußturm, Einweihung des ... auf dem Hohenhagen in Südhannover **54.** 327, **27.** 909.
— Grundeigentum und Reichsfernsprechanlagen, Benutzung privater Grundstücke für die Herstellung von Kabelaufführungspunkten, Errichtung von Dachgestängen, Benutzung des Luftraums usw. **81.** 442.
— Haftung des Telegraphenbeamten dem Empfänger eines Telegramms gegenüber **27.** 987.
— Janustelephonie (in Telephonnebenstellen) **81.** 469.
— Direkte Kabelverbindung zwischen Deutschland und den Kolonien durch Kombination von Kabeln und funkentelegraphischen Einrichtungen **81.** 451, **41.** Jahrg. V Nr. 1 Nachrichtenbeilage S. 1.
— Von der deutschen Kautschukindustrie **56.** Jahrg. XXIII Beil. 23.
— Geheimer Kontrolldienst im Berliner Fernsprechverkehr **81.** 526, **15.** Jahrg. VII 224, **49.** 368.
— Nachbarortsverkehr und Telegrammgebühren, Ausdehnung der ermäßigten Taxe für Stadttelegramme auf den Verkehr mit den zum Nachbarortsbezirke von Berlin gehörenden Ortschaften von der Kaufmannschaft beantragt, vom Reichs-Postamt abgelehnt **81.** 439, **54.** 350.
— Ortsgespräche mit Voranmeldung, Äußerungen von Handelskammern **33.** Jahrg. XVIII 822, Jahrg. XIX 1. 31. 80. 180.
— Privatnebenstellenwesen und Fernsprechverwaltung, von Scheibe **27.** 1081.
— Schnelltelegraph von Siemens & Halske, günstige Versuche zwischen Berlin und Hamburg **49.** 337, **81.** 550.
— Jugendliche Telegrammbesteller, Überwachung der Boten auf ihren Bestellgängen u. U. mit Hilfe der Straßenpolizei **18.** Spruchsamml. XXIV 297.

Deutschland. Telegrammgebühren für lange Wörter in Adressen, Taxierung der mehr als 15 Buchstaben enthaltenden Wörter als ein Wort, Wünsche der Handelskammern **33.** Jahrg. XIX 124.
— Telegraphenbaudienst, Beschäftigung von Unterbeamten im ... **20.** 1598.
— Das automatische Telephonamt Altenburg **81.** 457.
— Verwendung von Selbstanschlußeinrichtungen für kleine Landzentralen und für größere Fernsprechämter **23.** 406, **81.** 478. 505, **27.** 1115.
— Vorschriften für die Errichtung elektrischer Schwachstromanlagen (vom Verbande der elektrotechnischen Installationsfirmen) **81.** 552.
— Telegraphischer Warnungsdienst für die Luftschiffahrt bei dem Observatorium in Lindenberg (beim Anzug von Gewittern usw.), Mitwirkung der Postanstalten **71.** Jahrg. 1911/12 373.
— Zeitsignale, Übermittlung von ... durch Fernsprecher **23.** 416, **81.** 497, **80.** 224, **27.** 1016, **66.** 882.

Belgien. Telegrammabonnements für den inneren Verkehr **71.** Jahrg. 1911/12 277, **4.** Jahrg. II 129.
— Telegraphie und Telephonie im Jahre 1909 **81.** 478.

Dänemark. Das Fernsprechwesen Kopenhagens, von Johannsen, Telephondirektor **27.** 1160.

England. Farm-Fernsprecheinrichtungen, Herstellung von ... von der Telegraphenverwaltung beabsichtigt **27.** 1137.
— Die Fernschreiber-Vermittlungsanstalt in London **27.** 911, **20.** 1494.
— Telegraphenwegerecht **23.** 476.
— Lautsprechende Telephone im Londoner Straßenbetriebe **56.** Jahrg. XXIII 78, **23.** 506.
— Verstaatlichung des Fernsprechwesens, Gesetzentwurf vom Unterhaus angenommen **71.** Jahrg. 1911/12 277, **81.** 524.
— Die Verstaatlichung der überseeischen Telegraphenverbindungen **27.** 1015, **71.** Jahrg. 1911/12 373.

Frankreich. Neuregelungen der Bestimmungen über Fernsprechnebenanschlüsse **23.** 467, **27.** 1164, **81.** 575.

Italien. Telegraphie und Telephonie im Jahre 1909/10 und 1910/11 **81.** 507. 535.

Niederlande. Die halbautomatische Fernsprechzentrale in Amsterdam **80.** 250.
— Die gemeindlichen Telephonanlagen Rotterdam, Amsterdam und s'Gravenhage in den Jahren 1909 und 1910 **81.** 425. 481. 509.

Norwegen. Aufzeichnung von Gesprächen bei Abwesenheit der Teilnehmer **23.** 504.
— Telegraphen- und Telephonanlagen **81.** 535.

Österreich. Einrichtung von automatischen Fernsprechämtern in Wien **27.** 987.
— Erhöhung der Telephongebühren in Prag, Stellungnahme der Handelskreise gegen die ... **81.** 550.

Türkei. Einrichtung eines Fernsprechnetzes in Constantinopel **15.** Jahrg. VII 176, **81.** 497, **80.** 232, **20.** 1494, **49.** 353, **71.** Jahrg. 1911/12 373, **51.** 170, **23.** 514.

Afrika. Tripolis. Telegraphen- und Fernsprechwesen **51.** 159.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Fernsprecher auf dem flachen Lande **54.** 349, **20.** 1342.
— — Das Fernsprechwesen in den Jahren 1902 bis 1907, von Wittiber, Ober-Postpraktikant **8.** 498.
— — Amerikanische Telephonie in den Augen eines englischen Telephon-Ingenieurs, von Purves **81.** 515.
— — Telephonstatistik **81.** 422.

Australien. Neuseeland. Telegraphengesetzgebung **39.** 220. 244.

IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Allgemeines. Anrufapparat für drahtlose Telegraphie, Erfindung der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie in Berlin **56.** Jahrg. XXIII Beil. 5, **81.** 578.
— Dämpfungsmessung, eine neue Methode der ... von Ludewig **56.** Jahrg. XXIII Beil. 17.
— Demonstrationsapparat für drahtlose Telephonie, von Thurn, Ober-Postpraktikant **80.** 228.
— Detektoren, Eigenschaften der wichtigsten ... der drahtlosen Telegraphie **35.** Bd. V 59. 218, **4.** Jahrg. II. 108.
— Über den dämpfenden Einfluß der Erde auf Antennenschwingungen, von Reich **35.** Bd. V 176.
— Einfluß der Atmosphäre auf die Dämpfung funkentelegraphischer Sender und Empfänger **15.** Jahrg. VII 243.
— Eisenbahn, die drahtlose Telegraphie im Dienste der ... **72.** 109.

Allgemeines. Die Erforschung des Erdinnern durch drahtlose Telegraphie, Verbindung einzelner Bergwerke durch drahtlose Telegraphie **49.** 320.
— Über die Erdströme in der Nähe einer Sendeantenne für drahtlose Telegraphie, von True **35.** Bd. V 125.
— Die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete der Radiotelegraphie, von Howe, Professor **81.** 488.
— 1000-Funkenfrequenz, von Shunkichi Kimura **35.** Bd. V 222.
— Neue Funkenstrecke für Stoßerregung **56.** Jahrg. XXII Beil. 193.
— Eine neue Funkenstrecke für Löschfunken mit rotierenden Elektroden von Ducretet und Roger **15.** Jahrg. VII 243.
— Funkentelegraphenstationen, Zahl der ... Ende 1910 **34.** 799, **81.** 562.
— Funkentelegraphie, System Teishinsho **27.** 911.
— Die Funkentelegraphie im Verkehrsrecht, von Thurn, Ober-Postpraktikant **71.** 318.
— Funkentelegraphie und Luftschiffahrt, von Hartig **23.** 396.
— Hertzsche Signale zur Zeitbestimmung und Messung der geographischen Längenunterschiede. Empfang der Zeit- und Pendelsignale, von Jégou **35.** Bd. V 1.
— Hitzdrahtamperemeter ohne Nebenschluß für drahtlose Telegraphie **27.** 1134.
— Internationale Radiokonferenz in London 1912, allgemeine Betrachtungen über Änderungen und Verbesserungen der für den radiotelegraphischen Verkehr bestehenden Bestimmungen **80.** 261.
— Kondensator, ein neuer ... für drahtlose Telegraphie von Seibt **27.** 1190.
— Über gekoppelte Kondensatorkreise bei sehr kurzer Funkenstrecke, von Riegger **35.** Bd. V 35.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie, Versuche **15.** Jahrg. VII 161, **49.** 282. 288, **80.** 195. 215, **56.** Jahrg. XXII Beil. 193. 202, **81.** 466. 536, **27.** 960. 1092. 1115, **54.** 370, **35.** Bd. V 237, **20.** 1644, **44.** 3418.
— Nebelsignale, radiographische ... **81.** 577.
— Rechtstreit der Firma Siemens Brothers & Co in London, Inhaberin der englischen Patentrechte des deutschen Telefunkensystems, mit der Marconi Wireless Telegraph Co. in London wegen Verletzung von Telefunkenpatenten **66.** 970, **81.** 581.
— Drahtlose Schnelltelegraphie nach den Systemen Pedersen und Poulsen **56.** Jahrg. XXII Beil. 165, **20.** 1287, **27.** 1164.
— Über den Selbstinduktionskoeffizienten von Flachspulen, von Esau **35.** Bd. V 212.
— Sonnenlicht, Wirkungen des ... auf radiographische Übertragungen **81.** 450, **23.** 466, **80.** 247, **49.** 377.
— Strahlungsenergie einer Antenne **27.** 960.
— Sturmwarnungen, funkentelegraphische Verbreitung von ... durch die Marine-Spruchstellen der Vereinigten Staaten von Amerika und durch englische Funkspruchstationen **34.** 646.
— Beruht die drahtlose Telegraphie auf der Ausstrahlung Hertzscher Wellen in der Erde?, von Zehnder **27.** 1101.
— Die drahtlose Telegraphie als Zivilisationsfaktor, Verwendung der drahtlosen Telegraphie in den tropischen Urwaldzonen Süd- und Mittelamerikas **28.** 638.
— Drahtlose Telegraphie in den deutschen Schutzgebieten **27.** 1063, **20.** 1532.
— Drahtlose Telegraphie an Bord, Stellung der Bordtelegraphisten zum Kapitän **81.** 440. 465. 572, **55.** 400, **34.** 816.
— Die drahtlose Telephonie in der Kriegsflotte **49.** 313.
— Drahtlose Telephonie an Bord, von Bredow, Direktor **34.** 695. 711, **81.** 521.
— Zur Theorie der Goldschmidtschen Hochfrequenzmaschine, von Macků **35.** Bd. V 5.
— Tickerempfang mit aperiodischem Kreis, von Prof. Dr. Mosler, Dipl.-Ing. **27.** 1027.
— Typendrucker für Funkentelegraphie von Hovland zur Geheimhaltung der zwischen zwei Stationen ausgewechselten Funkentelegramme **15.** Jahrg. VII 161, **66.** 882, **80.** 257.
— Unterseeboote, Fernsteuerung von ... durch Hertzsche Wellen **27.** 1115, **81.** 577.
— Untersuchungen über drahtlose Telephonie von Majorana **27.** 911.
— Der Ursprung der atmosphärischen Störungen in der Radiotelegraphie, von Erskin-Murray **35.** Bd. V 108.
— Verbesserungen im Radiotelegraphie-System Bellini-Tosi mit gerichteten Wellen **56.** Jahrg. XXII 799, **4.** Jahrg. II 89
— Veröffentlichung eines unterwegs durch Unbefugte aufgefangenen Funkentelegramms durch einen Zeitungsherausgeber in Kalifornien, Strafanzeige des Absenders wegen Diebstahls **27.** 960, **81.** 480.
— Versuche mit Radiotelegraphie und Radiotelephonie auf große Entfernungen **35.** Bd. V 75. 236.

Allgemeines. Ein direkt zeigender Wellenmesser **81.** 489.
— Über die Wirkungsweise des geknickten Marconischen Senders in der drahtlosen Telegraphie, von v. Hoerschelmann **35.** Bd. V 14. 188.

Deutschland. Bordtelegraphisten, Prüfungsvorschriften und Disziplinarverhältnis der... **81.** 464, **34.** 816.
— Obligatorische Einführung der drahtlosen Telegraphie auf Passagierdampfern, Verhandlungen im Reichsversicherungsamte **82.** 475, **81.** 452. 464, **27.** 960. 1164, **20.** 1425, **50.** II. Hälfte 322b.
— Errichtung einer Station für drahtlose Telegraphie an der Technischen Hochschule in Breslau **81.** 443. 557, **27.** 988.
— Drahtlose Fernsprecher bei der Marine **50.** II. Hälfte 162.
— Funkentelegraphie und Hochsee-Fischerei **15.** Jahrg. VII 162, **27.** 933. 1016, **49.** 297, **81.** 466.
— Funkentelegraphenstation in Swinemünde **55.** 401, **23.** 407, **71.** Jahrg. 1911/12 277, **27.** 933, **49.** 297, **80.** 215, **15.** Jahrg. VII 193, **44.** 2962.
— Lehreinrichtungen zur Ausbildung der Funkentelegraphisten für Schiffe, von Ohlsberg, Telegraphensekretär **23.** 423.
— Telefunkenbetrieb an Bord von Schiffen **15.** Jahrg. VII 187, **34.** 656.
— Telefunken-Gesellschaft, Rückblick auf die Tätigkeit der ... **81.** 461, **27.** 988.
— Drahtlose Telegraphenstation in Königsberg (Pr.) **81.** 463, **27.** 1092.
— Verbesserungen am Funkenturm in Nauen **80.** 200, **15.** Jahrg. VII 193, **81.** 535.
— Bayern. Telefunkenstation auf der Zugspitze **49.** 305, **27.** 988, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 18.

England. Radiographisches Weltnetz, Herstellung eines ... von der Postverwaltung beabsichtigt **81.** 561, **80.** 263, **27.** 1191.

Frankreich. Die drahtlose Telegraphie in der französischen Armee **27.** 1092, **44.** 3418.
— Funkentelegraphische Verbindung der Kolonien **20.** 1252, **27.** 1016, 1092, **71.** 326, **59.** Nr. 1044 S. 3, **15.** Jahrg VII 225.
— Funkentelegraphische Zeitsignale vom Eiffelturm in Paris, Verbesserungen der Station **15.** Jahrg. VII 161. 176, **53.** 288, **81.** 577, **80.** 263, **23.** 511.

Italien. Errichtung einer Marconi-Funkenstation in Rom **49.** 368, **20.** 1286, **39.** 227, **15.** Jahrg. VII 208, **81.** 551, **35.** Bd. V 235.

Norwegen. Drahtlose Telegraphie nach Spitzbergen, Errichtung einer Station für drahtlose Telegraphie bei Green Harbour **56.** Jahrg. XXII Beil. 198, **27.** 933. 1115, **28.** 652, **20.** 1342, **49.** 329, **15.** Jahrg. VII 208, **66.** 926, **81.** 536, **80.** 247.

Portugal. Errichtung von Funkenstationen, System Marconi **27.** 988. 1092.

Rußland. Errichtung von Funkentelegraphenstationen **15.** Jahrg. VII 161, **71.** Jahrg. 1911/12 277, **27.** 988.

Spanien. Militär-Funkentelegraphie **44.** 3184.

Afrika. Drahtlose Telegraphie nach deutschem System im belgischen Kongogebiet **81.** 439, **27.** 933, **15.** Jahrg. VII 177.
— Radiographische Verbindung der französischen Kongobesitzungen und der deutschen Kolonialbesitzungen in Afrika **81.** 562.
— Marokko. Errichtung von Funkenstationen, Militär-Funkentelegraphenstationen **20.** 1287, **27.** 933, **81.** 466, **44.** 3162.
— Deutsch-Ostafrika. Funkenstationen in Bukoba und Muansa am Viktoriasee **27.** 933. 1063, **20.** 1342.

Amerika. Errichtung einer Funkenstation, der größten Station der Welt, am Panamakanal in Aussicht genommen **42.** 1148.
— Argentinien. Bau einer Telefunkenstation auf der Neujahrsinsel an der Südspitze Feuerlands **49.** 305, **27.** 988, **15.** Jahrg. VII 207, **81.** 526, **20.** 1605.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Die Funkentelegraphenstation in West Seattle **27.** 1191.
— — Militär-Funkentelegraphie **44.** 2884.

Asien. Sibirien. Errichtung von Funkenstationen von der russischen Regierung geplant **27.** 933, **15.** Jahrg. VII 176.

Australien. Gründung einer Telefunken-Gesellschaft **81.** 468, **39.** 227.
— Neuseeland. Einrichtung eines Netzes von funkentelegraphischen Stationen **71.** Jahrg. 1911/12 277, **37.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1911 510, **15.** Jahrg. VII 207.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 4. BERLIN, FEBRUAR. **1912.**

Der Post- und Reiseverkehr auf der Strecke Cöln-Ostende-London einst und jetzt.

Von Fritz Lathe, Ober-Postsekretär in Cöln.

Die erste regelmäßige internationale Postverbindung durch Deutschland wurde für den allgemeinen Verkehr im Jahre 1516 eingerichtet.[1]) Sie verdankte ihr Entstehen dem Wunsche des Kaisers Maximilian I., eine schnelle und sichere Beförderungsgelegenheit zwischen seinem Hoflager in Wien und den Niederlanden zu besitzen, in denen er für seinen minderjährigen Sohn Philipp die Regentschaft führte. Francesco de Tassis, gen. Torriani, ein Ahne des Thurn und Taxisschen Fürstenhauses, trug dem Wunsche des Herrschers, an dessen Hofe er lebte, Rechnung, indem er einen Reitpostkurs zwischen Wien und Brüssel, der damaligen Hauptstadt der Niederlande, herstellte, mit dem die kaiserlichen Briefschaften kostenlos befördert wurden. Als Entschädigung erhielt er das Recht, den Postkurs auch zur Versendung von Privatbriefen zu benutzen und das aufkommende Porto für sich zu behalten.

Zuerst nahmen die Postreiter ihren Weg über Augsburg, Günzburg, Cannstatt, Bruchsal, Kreuznach, Cöln, Aachen, Lüttich.[2]) Die anfangs kleinen Felleisen schwollen bald an, denn schnell erkannten die Bevölkerungskreise, bei denen ein Bedürfnis zur Nachrichtenübermittelung vorlag, die Vorteile der neuen Einrichtung. Bis dahin waren sie für den Fernverkehr lediglich auf die sogenannten Botenanstalten angewiesen, die für weitere Entfernungen kaum in Betracht kamen und auch hinsichtlich der Pünktlichkeit der Beförderung viel zu wünschen übrig ließen. Allmählich erweiterten die Tassis den Postkurs durch Abzweigungen von Wien durch Tirol nach Mailand, Mantua, Venedig, Rom.

[1]) Dr. Wilh. Götz. Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. S. 724.
[2]) 727 a. a. O.

Daran schlossen sich Verbindungen zwischen Nürnberg, Frankfurt (Main) und Schaffhausen und im Norden bis Hamburg.[1]) Dank diesen Seitenkanälen wurde der Briefverkehr auf der Hauptlinie, von der die Strecke Cöln–Brüssel einen wesentlichen Bestandteil bildete, immer stärker. Im Jahre 1588 konnte Leonhard von Tassis sich schon eines jährlichen Überschusses von 100 000 Dukaten rühmen, »denn«, sagte er, »die Post ist ein solcher Brunnen, darin alle Quellen zusammenfließen«.[2]) Daß ein Teil dieses Verkehrs auf Sendungen nach und von England entfiel, ist ohne Zweifel; in London waren zu jener Zeit schon zahlreiche fremde Kaufleute mit weitgehenden Verkehrsbeziehungen seßhaft, die lange Zeit sogar eine eigene *Strangers*-Post mit dem europäischen Festland unterhielten. Da diese aber wiederholt die Ursache von Streitigkeiten zwischen den Gilden war, zu denen sich die Kaufleute ihrer Nationalität nach zusammengeschlossen hatten, so entzog ihnen der hohe Englische Rat im Jahre 1558 das Privilegium.[3])

Welcher Weg über das Ärmelmeer damals für die Beförderung der Briefe zwischen England und Deutschland vorzugsweise benutzt wurde, hat aus dem zur Verfügung stehenden Material nicht festgestellt werden können. Ihrer günstigen Lage und verhältnismäßig geringen Ausdehnung wegen kam aber auch sicher die Strecke zwischen den Hafenstädten Dover und Ostende in Betracht,[4]) zumal man im 16. Jahrhundert naturgemäß noch mehr als jetzt die Seewege möglichst abzukürzen und gefährliche Stellen, zu denen von jeher der Kanal zu rechnen ist, zu vermeiden suchte.

Ende des 17. Jahrhunderts wurden die ersten fahrenden Posten eingerichtet, die vorläufig nur Briefe und Reisende, später aber auch Güter aller Art ohne Beschränkung des Gewichts beförderten.[5]) Wie aus einem Postbuche vom Jahre 1775[6]) zu ersehen ist, gab es zu jener Zeit bereits täglich derartige Posten auf dem Kurse Cöln–Lüttich–Brüssel. Zur Weiterbeförderung der Sendungen und Reisenden nach England fand sich in Ostende zweimal in der Woche Gelegenheit durch englische Postsegelschiffe.[7]) Diese Kanalboote, von denen auch einige zwischen Helvoetsluys (Holland) und Harwich fuhren, scheinen nicht besonders gut eingerichtet gewesen zu sein. In einem Reisehandbuch ist angeraten, sich sofort beim Betreten der Segler eines Platzes und Bettes in der Kajüte zu versichern, weil es in den Schiffen selbst, »wo das gemeine Volk zusammen sei, sehr elend und unappetitlich zugehe«. Das Reisehandbuch empfiehlt auch, von dem Proviant, den man bei sich führe, etwas bei Seite zu legen, denn die Matrosen hätten den Gebrauch, »sich aller Speisen anzumaßen, sobald das Land erblickt wird, ob sich gleich die Anlandung noch lange verzögert«. Trotz dieser Übelstände wird aber die Benutzung anderer Schiffe, die »gerade nach London segeln und Reisende für ein Billiges mitnehmen«, als unzweckmäßig bezeichnet, weil »es mit der Abfahrt der Schiffer insgemein saumselig und ungewiß hergeht, auch andere Unannehmlichkeiten unterwegs und bei der Anlandung in ihrer Gesellschaft vorfallen«.[8])

---

[1]) Veredarius. Das Buch von der Weltpost. Entwicklung und Wirken der Post und Telegraphie im Weltverkehr. S. 102.

[2]) S. 103 a. a. O.

[3]) S. 117 a. a. O.

[4]) Die Entfernung zwischen Dover und Ostende beträgt 60, zwischen Vlissingen und Queenborough sowie zwischen Hoek van Holland und Harwich 108 Seemeilen.

[5]) Dr. Wilh. Götz. Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. S. 725.

[6]) Krebel. Neue Sammlung von Post- und Bothen-Charten der vornehmsten Residenz- und Handelstädte in Europa usw. S. 220.

[7]) S. 432 a. a. O.

[8]) Krebel. Die vornehmsten europäischen Reisen. S. 532.

Im Anschluß an die Kanalpaketboote fuhren zwischen Dover und London Postkutschen,[1]) die für den 72 engl. Meilen langen Weg ungefähr 20 Stunden[2]) gebrauchten.

Schon damals spielte England für den Post- und Reiseverkehr nach Nord- und Mittelamerika, den Azoren, Madeira, Westindien usw. eine große Rolle; der Haupteinschiffungshafen war Falmouth.[3]) Monatlich einmal gingen von da Postschiffe nach den bezeichneten Ländern und Inseln unter Segel.[4]) Bei schlechtem Wetter oder bei längeren Windstillen dauerten die Fahrten oft monatelang, so z. B. nach New York 40 bis 50, nach Westindien 70, nach Brasilien sogar 120 Tage.[5])

Die Thurn und Taxisschen Posten auf der Strecke von Cöln nach Belgien mußten am 1. Juli 1816 den preußischen Posten weichen. Von diesen war bis dahin der Weg über Ostende nicht benutzt worden, obwohl der Fürst von Thurn und Taxis die preußische Regierung wiederholt auf die Vorteile dieser Verbindung hingewiesen hatte. Jedenfalls war die ablehnende Haltung der Befürchtung entsprungen, daß durch die Ablenkung des englischen Briefverkehrs Holland unangenehm berührt werden könnte.[6])

Gleich nach Einführung des preußischen Postdienstes entstand nun zwischen dem Ober-Postamt in Cöln und dem Grenzpostamt in Emmerich eine längere Auseinandersetzung über die Frage, wie die in Cöln aufkommenden Briefe nach England und Nordamerika am zweckmäßigsten zu leiten seien.[7]) In einem Bericht an das General-Postamt in Berlin erklärte das Cölner Ober-Postamt, daß »nach alter Usance die Sendungen über Ostende gingen, dort den Kanal passierten und in Kürze an Ort und Stelle wären«. Dieser Weg sei unbedingt vorzuziehen, weil bei seiner Benutzung das ganze Porto bis zur Meeresküste, $5^1/_3$ gute Groschen für den Brief, zur preußischen Postkasse fließe, während sie bei der Leitung der Sendungen über Emmerich–Texel–Gravesund nur 2 gute Groschen erhalte; außerdem biete dieser Weg weniger Beförderungsgelegenheiten und beanspruche wegen der wesentlich längeren Seestrecke eine größere Beförderungsfrist. Bei der Auslieferung der Sendungen über Ostende-Dover fielen nach einer Abmachung zwischen der Thurn- und Taxisschen Ober-Postbehörde und den niederländischen Postanstalten die Transitgebühren weg. Anscheinend waren zu dieser Zeit zuverlässige Kursbücher für den internationalen Verkehr noch nicht vorhanden; denn um Klarheit über die Beförderungsdauer für Briefe nach England zu schaffen, wendete das General-Postamt ein umständliches Verfahren an. Es beauftragte nämlich das Ober-Postamt in Cöln, mehrere am Platze befindliche Handelshäuser zu veranlassen, von den Briefen nach London, die sie gleichzeitig an die nämlichen Empfänger absenden würden, einige mit dem Leitvermerke »via Aachen« und die anderen mit dem Vermerke »via Emmerich« zu versehen und die Empfänger dann um genaue Mitteilung der Ankunftszeiten der einzelnen Briefe zu bitten. Bei diesem Versuche schnitt die Linie über Ostende am besten ab. Während mehrere über Emmerich gesandte Briefe 6 bis 9 Tage gebraucht hatten, war ein Brief über Ostende schon nach 5 Tagen in London eingetroffen. Das General-Postamt ver-

[1]) Krebel. Neue Sammlung usw. S. 432.

[2]) In dem »Buche von der Weltpost« von Veredarius, S. 119, ist die damalige Durchschnittsschnelligkeit der englischen Posten mit $3^1/_2$ Meilen in der Stunde angegeben.

[3]) Krebel. Die vornehmsten europäischen Reisen. S. 570.

[4]) Krebel. Neue Sammlungen von Post- und Bothen-Charten. S. 433.

[5]) Dr. Wilh. Götz. Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. S. 733.

[6]) Stephan. Geschichte der Preußischen Post. S. 242 und 429.

[7]) Akten der Ober-Postdirektion in Cöln.



fügte daher am 4. Februar 1818, daß auch in Zukunft die Briefe von Cöln nach England und Nordamerika über Ostende zu leiten seien. Damals verkehrten zwischen Ostende und Dover wöchentlich noch immer 2 Postsegelschiffe, die aus beiden Richtungen jeweils Mittwochs und Samstags abfuhren. Von 1825 ab liefen außerdem zwischen Ostende und London 2 Postdampfboote, die für den Weg 15 Stunden gebrauchten. Neun Jahre lang blieb es bei diesen Einrichtungen. Am 24. Oktober 1834 schloß dann Belgien mit der englischen Regierung einen Vertrag ab, in dem diese sich verpflichtete, regelmäßig wöchentlich 4 Überfahrten zwischen Dover und Ostende durch ihre Dampfer ausführen zu lassen, für deren Mitbenutzung die belgische Postverwaltung jährlich 1000 Pfd. Sterl. zu zahlen hatte.[1]) Trotz dieser Verbesserung des Kanaldienstes dauerte aber noch im Jahre 1840 die Beförderung der Briefe und Reisenden von Cöln nach London rund 63 Stunden; Montags, Dienstags, Donnerstags und Freitags nachmittags um 3 Uhr erfolgte die Abfahrt von Cöln und Donnerstags, Freitags, Sonntags und Montags um 6 Uhr morgens die Ankunft in London.

Die völlige Umwälzung auf allen Gebieten des Verkehrslebens durch die Eisenbahnen und Dampfschiffe war auch von tief einschneidender Bedeutung für die Strecke Cöln–Ostende–Dover–London.[2]) Kaum waren die ersten Eisenbahnen[3]) entstanden, als im Jahre 1834 die belgische Regierung den Bau eines Schienenwegs zwischen Brüssel und Mecheln begann; am 5. Mai des folgenden Jahres konnte dieser bereits dem Betrieb übergeben werden. Drei Jahre später war die Strecke Mecheln–Ostende und im Jahre 1843 die Linie Mecheln–Löwen–Herbesthal fertiggestellt. Da inzwischen auf preußischer Seite auch die Strecke Cöln–Herbesthal und auf englischer Seite die Strecke Dover–London gebaut und eine werktägliche Verbindung zwischen Ostende und Dover eingerichtet worden war, verfügte man vom 15. Oktober 1843 ab an 6 Tagen der Woche über eine durchgehende Beförderungsgelegenheit zwischen Cöln und London.

Die preußische Postverwaltung hatte schon in den Jahren 1835 und 1837 versucht, einen unmittelbaren Kartenschlußwechsel mit England auf dem Wege über Ostende einzuführen; der Versuch mißlang infolge der ungünstigen politischen Verhältnisse und des häufigen Ministerwechsels in Belgien sowie wegen des bevorstehenden Baues der Eisenbahnen.[4]) Erst am 23. November 1846 kam es zu einer Verständigung, wonach für den geschlossenen Transit nach England eine Vergütung von 1 frc für 50 g Briefe an Belgien zu zahlen war. Kurz vorher, am 1. Oktober 1846, hatte die preußische Postverwaltung mit der englischen einen Vertrag abgeschlossen, der den bisherigen Frankozwang für gewöhnliche Briefe beseitigte, das Briefporto wesentlich herabsetzte, die Versendung von Kreuzbandsendungen zum ermäßigten Franko ($^1/_4$ des Briefportosatzes) und von Einschreibbriefen zuließ, die Auswechslung unmittelbarer Kartenschlüsse vorsah und deren Leitwege bestimmte.

---

[1]) Nr. 35 des Allgemeinen Organs für Handel und Gewerbe des In- und Auslandes vom 3. Juli 1836.

[2]) Nach den Ausführungen auf Seite 612 der »Geschichte der Preußischen Post von Stephan« könnte man zu der irrigen Ansicht kommen, daß vor Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie Cöln-Ostende für den preußischen Briefverkehr nach England nur die Leitwege über Hamburg und Rotterdam bestanden hätten. Eine ähnliche Angabe in dem Buche »Zur Geschichte des Kaiserlichen Bahnpostamts 10 von Meissner«, S. 35, wird auch aus dem vorerwähnten Buche übernommen worden sein.

[3]) Die erste eigentliche Eisenbahn im heutigen Sinne wurde 1825 zwischen Stockton und Darlington gebaut.

[4]) Stephan. Geschichte der Preußischen Post. S. 601.



Nach einer Anordnung des General-Postamts in Berlin mußten in der Folge Sendungen nach England gemäß dem vom Absender angegebenen Leitvermerke, Sendungen ohne Leitvermerk über Cöln-Ostende geleitet werden.[1]) Selbst die östlichen Provinzen mußten diese Linie benutzen; nur die unfrankierten Briefe durften an gewissen Tagen über Hamburg gesandt werden. Außerdem bestand noch ein Leitweg über Emmerich-Rotterdam, der aber nur an 3 Tagen der Woche für die Beförderung der Briefe aus dem Kreise Rees Vorteile bot.

Soweit es sich um die Leitung über Ostende handelte, wechselten Cöln und Aachen mit London und Dover Kartenschlüsse. Das Verfahren war noch sehr umständlich, denn über den Empfang jeder Briefpost mußte ein Anerkenntnis an die Absendungsstelle geschickt werden; sogar die Zahl der gewöhnlichen Briefe war in den Karten genau zu vermerken; diese Bestimmung wurde erst durch Verfügung des General-Postamts vom 19. April 1852 aufgehoben, weil sie sich schließlich nicht mehr durchführen ließ. Der Briefverkehr hatte nämlich inzwischen einen für damalige Begriffe gewaltigen Umfang angenommen und entwickelte sich in schnell steigender Linie weiter. Dies ist verständlich, wenn man erwägt, daß ein gewöhnlicher einfacher Brief von Preußen nach England, für den noch im Jahre 1840 $27^1/_4$ Sgr. Porto zu bezahlen waren, vom Jahre 1846 ab nur noch 10 und vom Jahre 1852 nur noch 7 Sgr. kostete.[2])

Seit dem Jahre 1848 verkehrten preußische Bahnposten in den Zügen zwischen Verviers und Aachen, die von 1849 ab bis Cöln durchgeführt wurden, und die nunmehr die Posten von und nach England zu bearbeiten hatten. Zu jener Zeit bestand schon eine tägliche Postdampferverbindung zwischen Dover und Ostende. An 3 Tagen der Woche wurden die Überfahrten von belgischen, an den übrigen Tagen von englischen Schiffen besorgt.

Die britischen Absendungstellen ließen sich anfangs bei der Abfertigung der Versande für die durch ministerielle Verfügung vom 8. März 1852 dem neu errichteten Postspeditionsamt Nr. 10 in Cöln zugeteilten Bahnposten Verviers-Cöln wiederholt Unregelmäßigkeiten zu Schulden kommen. Eine Reihe von Berichten und Schreiben der Ober-Postdirektion in Cöln, die diese und andere Vorkommnisse des preußisch-englischen Kartenschlußwechsels betreffen, ist erwähnenswert, weil die Entwürfe[3]) dazu von dem späteren Staatssekretär v. Stephan herrühren, der 1852/1853 bei der Bezirksbehörde in Cöln als Bureaubeamter tätig war; sie sind in hübscher, sehr deutlicher Handschrift hergestellt und enthalten, mögen sie in deutscher, französischer oder englischer[4]) Sprache abgefaßt sein, fast keinerlei eigene oder fremde Änderungen.

Im Jahre 1856 betrug das Gewicht der über Dover-Ostende-Cöln eingehenden Briefe im täglichen Durchschnitte bereits 24 kg und ungefähr ebensoviel in entgegengesetzter Richtung.[5]) An Transitgebühren erhielt Belgien in diesem Jahre von der preußischen Postverwaltung 224 015 frcs und eine ähnliche Summe von der britischen.[6]) Belgien hatte mithin an dem preußisch-englischen Postverkehr ein großes finanzielles Interesse. In den Monaten Januar und Februar 1857 kam es nun sechzehnmal vor, daß die Postschiffe von Dover mit bedeutender

[1]) Vf. des General-Postamts vom 15. Dezember 1846.

[2]) Meissner. Zur Geschichte des Bahnpostamts 10 in Cöln. S. 35/36. Im Jahre 1859 wurde dann das Porto auf 5 Sgr. ermäßigt.

[3]) Akten der Ober-Postdirektion in Cöln.

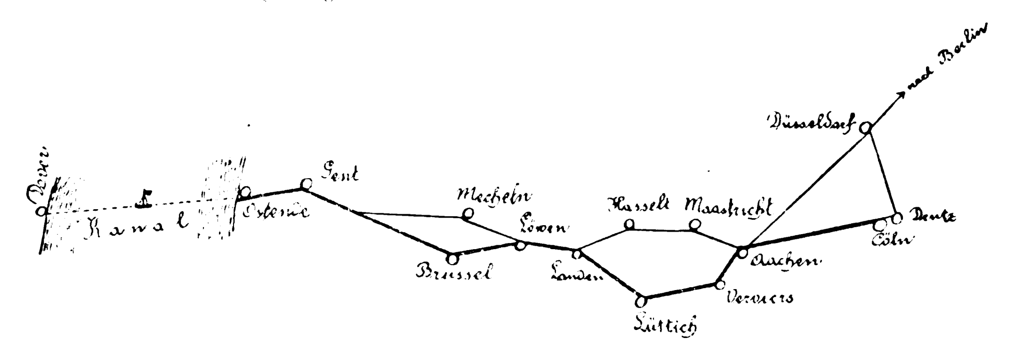
[4]) Zu dieser Zeit verkehrte die Ober-Postdirektion in Cöln noch mit London in englischer Sprache.

[5]) Statistik des Eisenbahn-Postamts 10 für die Zeit vom 22. April bis 5. Mai 1856.

[6]) Akten der Ober-Postdirektion in Cöln. In der Richtung aus England hatte Preußen, in der Richtung aus Preußen England die Transitgebühren zu zahlen.

Verspätung in Ostende eintrafen und den Anschluß an den planmäßig um 6 Uhr 30 vormittags nach Cöln abgehenden Schnellzug nicht mehr erreichten. Die Abfahrt dieses Zuges durfte nämlich über eine gewisse Wartezeit nicht hinausgeschoben werden, weil er sonst den um $5^1/_4$ nachmittags von Deutz abgehenden wichtigen Kurierzug nach Berlin verfehlte. Infolge dieser Unregelmäßigkeiten wurde von preußischer Seite ernstlich der Plan erwogen, den Zug von Ostende erst um 8 Uhr morgens abzulassen und von Landen ab statt über Lüttich–Verviers über Hasselt–Maastricht nach Aachen zu leiten, wodurch der Anschluß der Post und der Reisenden aus England an den Berliner Schnellzug über München-Gladbach–Düsseldorf stets gesichert gewesen wäre.

Zur Erläuterung möge nachstehende Skizze dienen.



Da aber nunmehr die belgische Staatsbahn große Anstrengungen machte, einen pünktlicheren Lauf der Kanalschiffe und des Zuges nach Cöln zu erreichen, anderseits Holland zweifelsohne für den kurzen Durchgang der Posten von Preußen Transitgebühren verlangt haben würde, kam der Plan nicht zur Ausführung.

Vom Juni 1863 ab übernahm Belgien allein die Regelung des Post- und Reiseverkehrs zwischen Ostende und Dover, da England den mit einer Privatgesellschaft abgeschlossenen Vertrag wegen Ausführung von 4 Überfahrten in der Woche, der am 20. Juni ablief, nicht mehr erneuerte. Ein Jahr vorher, am 1. Mai 1862, hatte man auf dieser Strecke neben der bestehenden Nachtfahrt eine Tagesfahrt eingerichtet; beide fielen nur an Sonntagen aus. Jetzt bestanden werktäglich 2 durchgehende Verbindungen zwischen Berlin und London, und zwar nach folgendem Fahrplane:[1])

7·30	7 $\underline{45}$	ab Berlin .... an	[2]) 7·45	[3]) 9 $\underline{45}$
10 $\underline{30}$	9·45	ab Cöln......... in	4· 5	4 $\underline{40}$
8· 0	6 $\underline{30}$	in Ostende...... aus	7·10	7 $\underline{0}$
[1]) 5·45	4 $\underline{30}$	in London...... ab	8 $\underline{30}$	7·30

[1]) Die mit dieser Post in London eintreffenden frankierten Briefe wurden noch abends bestellt.
[2]) Anschlüsse nach Breslau und Königsberg (Pr.).
[3]) Anschlüsse nach Breslau, Wien, Königsberg (Pr.), Rußland.

Vom 1. August 1862 ab wurden die beiden Beförderungsgelegenheiten sowohl von der preußischen wie von der britischen Postverwaltung benutzt. Die Reise von Berlin nach London konnte jetzt in 32 Stunden 45 Minuten zurückgelegt werden, während sie noch im Jahre 1840 63 Stunden beanspruchte.

[1]) Bekanntmachung des General-Postamts vom 28. Juli 1862, I. A. 3249.

Die Verbesserung der Verbindungen über Ostende–Dover begünstigte ein weiteres Anwachsen der Briefsendungen nach und von England; die Steigerung war um so nachhaltiger, als ungefähr gleichzeitig, d. h. am 1. Januar 1863, ein neuer Postvertrag zwischen Preußen und Großbritannien abgeschlossen wurde, der wiederum, abgesehen von den Briefen nach und von England, Ermäßigungen der Portosätze, außerdem erleichternde Bestimmungen für die Beförderung von Büchern und sonstigen Drucksachen einführte. Immerhin waren die Gebühren für überseeische Sendungen, die im Einzeldurchgang über Belgien und England gingen, noch sehr hoch. So betrug z. B. das Franko für einen gewöhnlichen Brief nach:

Nordamerika	5 bis 16 Sgr.,	
Brasilien, Argentinien	$14^1/_4$	-
Peru, Ecuador, Chile	$24^1/_4$	-
Mexiko	26	- .[1])

In dem neuen Postvertrage legte der Artikel 24 die Bedingungen fest, unter denen gegebenenfalls die Beförderung der britisch-ostindischen Überlandpost durch Preußen gestattet war. Dies veranlaßte die Rheinische Eisenbahngesellschaft, bei der Ober-Postdirektion in Cöln die Frage anzuregen, ob die Versande, die monatlich viermal über Calais–Paris–Lyon–Marseille gingen, nicht vorteilhafter über Ostende–Cöln–Passau–Wien–Triest geleitet werden könnten. Die Ober-Postdirektion gab der Anregung keine weitere Folge, weil die Post auf dem Wege über Ostende-Cöln erst nach 10 Tagen, d. h. 2 Tage später als über Calais, in Alexandrien eingetroffen wäre. Nach einem Berichte des Eisenbahnpostamts 10 vom 20. März 1863 umfaßte schon zu jener Zeit diese Post monatlich dreimal rund 30 bis 40 000 und einmal, wenn gleichzeitig der Anschluß nach Australien erreicht wurde, gegen 130 000 Briefe, die, soweit sie nicht für Malta, Gibraltar und die Kriegschiffe im Mittelländischen Meere bestimmt waren, nach Marseille in eisernen Kisten befördert wurden.[2])

Bereits im 18. Jahrhunderte spielte England eine große Rolle für den überseeischen Verkehr aus und nach Deutschland. Insbesondere soweit Nordamerika mit Hinterländern in Frage kam; die Bedeutung steigerte sich noch, als im Jahre 1840 Samuel Cunard mit Unterstützung der britischen Regierung durch eine jährliche Beihilfe von 65 000 Pfd. Sterl. eine regelmäßige Dampfschiffverbindung von Liverpool nach Halifax und später nach New York einrichtete.[3]) Der Brief- und Reiseverkehr aus Deutschland nach den Vereinigten Staaten von Amerika nahm nun fast ganz den Weg über Belgien und England. Dieser Monopolstellung Großbritanniens wurde erst im Jahre 1847 ein Ende gemacht. Die Deutsch-Amerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft schuf damals eine unmittelbare Verbindung zwischen Bremen und New York, in der zuerst 2, von 1853 ab aber 4 Dampfer liefen. Am $\frac{\text{17. Juli}}{\text{26. August}}$ 1852 schloß die preußische Regierung mit den Vereinigten Staaten von Amerika einen Postvertrag ab, in dem ein wöchentlich zweimaliger Austausch direkter Kartenschlüsse zwischen dem Eisenbahnpostbureau Nr. 10 und den Postämtern in New York und Boston auf dem Wege über Belgien vereinbart wurde. Die Briefposten, die teils mit

[1]) Beilage zu Nr. 37 des Amtsblatts des Königlichen Post-Departements vom 21. November 1862.

[2]) Akten der Ober-Postdirektion in Cöln.

[3]) Meissner. Zur Geschichte des Bahnpostamts 10. S. 45.



englischen, teils mit Bremer Schiffen befördert werden sollten, dienten auch zur Aufnahme der Sendungen von und nach Mittel- und Südamerika, Mexiko, Canada, Westindien usw. Mit der Vermehrung der Beförderungsgelegenheiten nach Nordamerika gewann der Briefverkehr dahin eine unerwartete Ausdehnung. Bereits im Jahre 1853 waren die damals in der Regel Dienstags und Donnerstags über Dover–Ostende eintreffenden Versande so stark, daß auf der Strecke Verviers–Cöln zu ihrer Bearbeitung 3 Bahnpostwagen und ein Personal von durchschnittlich 15 Köpfen[1]) eingestellt werden mußten. Trotzdem ließ es sich häufig nicht ermöglichen, die Sendungen für Süddeutschland bis zur Ankunft in Cöln fertigzustellen. Die Briefbeutel wurden dann in Cöln durch Droschken zur Abfahrtstelle des Mainzer Dampfers geschafft und unter einem auf dem Verdeck aufgeschlagenen Zelte während der Fahrt den Rhein hinauf bearbeitet, was bei ungünstigem Wetter zu mancherlei Unzuträglichkeiten führte. Bei stürmischem Wetter bestand die Gefahr, daß die Briefe über Bord geweht wurden. Mit Rücksicht auf diese Mißstände und da es auch schließlich nicht mehr gelang, die nach dem Norden gerichteten Sendungen bis Cöln zu verteilen, faßte das General-Postamt den Plan, die Bahnposten 10 bereits in Lüttich ihre Tätigkeit beginnen zu lassen, wodurch viel Zeit gewonnen worden wäre. Aber die belgische Regierung, der damals für den deutsch-englischen Verkehr noch kein Wettbewerb auf holländischem Gebiet entstanden war, verlangte für jede Fahrt und jeden Bahnpostwagen zwischen Lüttich und Verviers eine Vergütung von 30 frcs. An dieser hohen Forderung scheiterte die Absicht der preußischen Postbehörde. Sie richtete dann am 1. September 1854 in Verviers eine Zweigstelle des Postspeditionsamts 10 ein und wies ihr eine größere Zahl von Beamten zu, deren Hauptaufgabe es sein sollte, die eingehenden nordamerikanischen Kartenschlüsse zu bearbeiten und den Austausch der Päckereien mit Belgien zu bewirken. Bis dahin war diesen Posten das nötige Personal jedesmal von Cöln bis Verviers entgegengesandt worden. Manchmal mußte es dann dort, wenn Sturm auf dem Atlantischen Ozean oder im Ärmelmeere die Ankunft der Schiffe verzögerte, stunden- und nicht selten sogar tagelang warten. Die Zweigstelle besteht noch; ihr Tätigkeitsgebiet erstreckt sich jetzt aber, abgesehen vom Päckerei-Auswechselungsgeschäfte, hauptsächlich auf die über Lissabon/Havre – Paris – Lüttich aus Nord- und Südamerika zugehenden Posten.

Bei der Übernahme des Postdampferverkehrs zwischen Ostende und Dover hatte die belgische Regierung 5 Schiffe eingestellt, darunter ein neues. Die übrigen waren bei englischen Reedern teils gekauft, teils gemietet worden. Die Fahrzeuge waren aber nicht seetüchtig. Infolgedessen erhielt die belgische Werft Cockerill im Jahre 1866 den Auftrag, 7 größere und schnellere Dampfer zu bauen, die nach und nach geliefert und in Benutzung genommen wurden. Sie trugen wesentlich dazu bei, daß die Zahl der Reisenden auf der Strecke Ostende–Dover fortgesetzt zunahm. Auch der Briefverkehr bewegte sich in schnell steigender Linie, insbesondere machte sich diese Aufwärtsbewegung stark bemerkbar, nachdem die Postverwaltung des Norddeutschen Bundes 1870 mit der britischen Postbehörde und der der Vereinigten Staaten von Amerika neue Abkommen getroffen hatte, wodurch das Porto für einen einfachen Brief nach den Vereinigten Staaten auf dem Wege über Belgien auf 4 Sgr. und für gleiche Sendungen nach England auf $2^1/_2$ Sgr. ermäßigt worden war.[2])

---

[1]) Meissner. Zur Geschichte des Bahnpostamts 10. S. 13.

[2]) Additionalvertrag vom 7/23. April 1870 mit den Vereinigten Staaten von Amerika. Neuer Vertrag vom 25. April 1870 mit England.

Zur Entlastung der Bahnposten 10 Cöln–Verviers ging daher das General-Postamt am 2. Dezember 1872 dazu über, die Briefschaften aus Österreich-Ungarn, Bayern, Württemberg und Baden auf die Linie Straßburg–Avricourt–Paris–Calais zu verweisen, die dann vom 1. Juli des folgenden Jahres ab auch in umgekehrter Richtung benutzt wurde.[1]) Aus einer von dem Eisenbahnpostamt 10 für die Zeit vom 2. bis einschließlich 7. August 1873 aufgestellten Nachweisung geht hervor, daß trotz dieser Ablenkung von den Bahnposten 10 im täglichen Durchschnitte noch 70 kg Briefe aus und 73 kg Briefe nach England zu bearbeiten waren, während im Jahre 1853 das tägliche Gewicht der Briefe von und nach England zusammen nur 48 kg betrug. Die Gegenüberstellung der Zahlen 143 (70 + 73) und 48 würde aber keinen richtigen Maßstab für die in der Zwischenzeit von 20 Jahren eingetretene Steigerung geben, weil 1873 bereits ein großer Teil des deutsch-britischen Briefverkehrs in unmittelbaren Kartenschlüssen über die Bahnposten Cöln—Verviers hinweg ging, also bei der Statistik unberücksichtigt blieb, während dies 1853 noch nicht der Fall war.

Hinsichtlich des Entwicklungsganges des Päckerei- und Zeitungsverkehrs auf dem Postkurse Cöln–Ostende–London ist nachstehendes bemerkenswert.

Bis zum Jahre 1852 übergab die preußische Postverwaltung die Pakete nach Großbritannien an der belgischen Grenze Spediteuren, die für die Weitersendung sorgten. Durch Vermittlung der Spediteure erhielt sie auch die Pakete aus England. Das Verfahren war sehr umständlich und auch nicht sicher.[2]) Vom 1. April 1852 ab wurde deshalb auf Grund eines Vertrags, den die preußische Postverwaltung am 31. Januar 1851 mit der Generaldirektion der Königl. Belgischen Posten und Eisenbahnen abgeschlossen hatte, ein unmittelbarer Päckereiaustausch zwischen dem Speditionsamt 10 in Cöln und der seit 1849 in London bestehenden Beförderungsgesellschaft »Agence Continentale et Anglaise« auf dem Wege über Ostende–Dover eingerichtet.[3])

Da die auch unter der Firma »Britische Kontinentalagentur« bekannte Gesellschaft mit sämtlichen überseeischen Plätzen in Verbindung stand, so übernahm sie Pakete nach allen Weltgegenden. Zuerst waren aber nur Mustersendungen bis zum Gewichte von 50 kg und kleine Pakete anderer Art bis zum Gewichte von 2 kg zugelassen.[4]) Anfangs blieb der Austausch sehr schwach,[5]) so daß die Kontinentalagentur die Ober-Postdirektion in Cöln wiederholt bat, auf die neue Beförderungsgelegenheit durch die Postanstalten und Zeitungen hinzuweisen. »Sans publicité complète et continuelle point d'illusions sur la réussite«, so schrieb z. B. der Mitbesitzer der Agentur, John Piddington, der Cölner Bezirksbehörde. Diese veranlaßte nun eine Verfügung des General-Postamts, wodurch alle Postanstalten den Auftrag erhielten, den neuen preußisch-britischen Paketdienst im ausgedehntesten Maße bekannt zu machen. Daraufhin wurde auch bald die Einrichtung vom Publikum fleißig benutzt. Im Jahre 1869 betrug die Zahl der Pakete aus

[1]) Jetzt besteht dieser Leitweg nur noch herwärts, und zwar bei der Morgenpost von London für einzelne Teile von Bayern und Württemberg. Im übrigen ist an seine Stelle die Strecke (Brüssel-) Luxemburg-Straßburg (Els.) getreten, und zwar in der Hauptsache für Sendungen von und nach Elsaß-Lothringen, Baden, Rheinpfalz, Württemberg, der Schweiz usw. Seit dem 15. Dezember 1875 verkehren in den Schnellzügen auf dieser Linie Bahnposten, anfangs nur von Luxemburg bis Straßburg, jetzt aber bis Basel. Seit 1883 sind sie dem Bahnpostamte Nr. 23 zugeteilt.

[2]) Stephan. Geschichte der Preußischen Post. S. 605.

[3]) Nach dem Vertrage sollte der Austausch schon am 1. April 1851 beginnen. Auf Veranlassung Belgiens wurde der Anfangstermin verschoben.

[4]) Amtsblatt des Kgl. Post-Departements Nr. 19 von 1851.

[5]) In der Zeit vom 1. bis 23. April 1852 gingen in London im ganzen nur 10 Stück ein.

England bereits 43 242 und in umgekehrter Richtung 33 255. Unter diesen Paketen befanden sich 53 000 bis zum Gewichte von 5 kg. Sendungen von geringem Umfange wurden in geschlossenen Behältnissen ausgewechselt, und zwar von englischer Seite zuerst in großen eichenen Kisten, dann von beiden Teilen in Körben und später auch in Säcken. Die Angestellten der Kontinentalagentur hatten die ersten Kisten dermaßen vernagelt und verschraubt, daß im ambulanten Bureau[1]) Verviers–Cöln mehrere Stunden zu ihrer Öffnung nötig waren, wobei die Kisten vollständig zertrümmert wurden. Daraufhin unterblieb die Verwendung derartiger Kisten.

Bis zum Jahre 1846 mußten von preußischer Seite die Zeitungen aus England bei belgischen oder holländischen Postämtern bestellt werden. Nach Abschluß des ersten Postvertrags mit Großbritannien wurden sie durch Vermittlung des Ober-Postamts in Aachen unmittelbar bezogen.[2]) Gleichzeitig wurde ihre Lieferung vom 1. Januar 1847 ab einer Firma in London[3]) übertragen mit der Verpflichtung, die Zeitungen am Tage ihres Erscheinens an das Ober-Postamt in Aachen auf dem Wege über Belgien durch die Post frankiert abzusenden. Nach Einrichtung der Bahnposten 10 auf der Strecke Verviers–Cöln hatten diese die Zeitungen in Empfang zu nehmen und zu verteilen. Ferner hatten sie die preußischen Zeitungen, die in England bei der erwähnten Firma im Postabonnement bestellt wurden, den Beziehern als frankierte Sendungen zu übermitteln.[4]) Vom 1. Januar 1863 ab trat in dem Verfahren im Einvernehmen mit der britischen Postverwaltung eine wesentliche Änderung insofern ein, als die Londoner Firma die Zeitungsballen nicht mehr der englischen Post übergab, sondern der Agence Continentale et Anglaise. Diese beförderte die Ballen als Eisenbahnfrachtgut bis Ostende, wo sie dann von der belgischen Post zur Weiterleitung nach Verviers entgegengenommen wurden.[5]) Dies hatte eine beträchtliche Verminderung der Beförderungskosten und damit eine Verbilligung des Zeitungsbezugs zur Folge. Zu jener Zeit betrug das tägliche Durchschnittsgewicht der Ballen bereits 90 Pfund.

In ähnlicher Weise regelte sich vom 1. April 1855 ab auch der Bezug der nordamerikanischen Zeitungen; das Eisenbahnpostamt 10 bestellte sie bei einer Firma in New York, die den Verkehr mit den Verlegern besorgte und die Zeitungen unter Streifband über Belgien frankiert an das »Travelling Post Office 10«[6]) sandte.

Das Verteilen der englischen und nordamerikanischen Zeitungen und ihre Verpackung auf die einzelnen Absatzpostanstalten nahmen natürlich in den Bahnposten 10 sehr viel Zeit in Anspruch. Wie umfangreich der Zeitungsverkehr

---

[1]) So wurden die Bahnposten damals bezeichnet.

[2]) Vf. v. 15. Dezember 1846. Nr. 67, 498.

[3]) Die Firma (Cowie & Co.) besorgt die Lieferung noch.

[4]) Jetzt übersenden die deutschen Verleger selbst die Zeitungen den Postbeziehern in England und Nordamerika unter Streifband.

[5]) Die Agence Continentale et Anglaise befördert die Zeitungsballen für die Bahnposten 10 und 23 nur noch bis Dover, für die Bahnposten 15 nur bis $\frac{\text{Queenborough}}{\text{Folkestone}}$. Die Weiterbeförderung und Übergabe an die Bahnposten 10 in Ostende und an die Bahnposten 15 in Vlissingen bewirken die belgische und die niederländische Postverwaltung.

[6]) Jetzt erhalten die Bahnposten 10 nur noch die im Durchgang über Deutschland zu befördernden Zeitungen, die übrigen senden die Verleger an die Bezieher unmittelbar, abgesehen von einigen, die das Postamt Cöln 1 bearbeitet. Dieses besorgt auch die Abrechnung über den britischen und nordamerikanischen Zeitungsverkehr.

allein hinsichtlich der englischen Zeitungen war, erhellt daraus, daß bereits im Jahre 1874 die Jahresabrechnung mit dem Londoner Hause mit 60 313 Talern abschloß.[1])

Der Post- und Reiseverkehr zwischen Deutschland und Großbritannien hatte sich auf dem Wege über Belgien überaus günstig entwickelt. Noch fehlte der Wettbewerb auf niederländischem Gebiete; denn Holland hatte im Vertrauen auf seine natürlichen Wasserstraßen auf eine kräftige Eisenbahnpolitik bis dahin verzichtet. Man konnte daher die Strecke Cöln–Ostende–London, wie dies der Staatssekretär von Stephan bei der Besichtigung einer Bahnpost 10 in Aachen tat, als Schlagader des deutsch-englischen und damit des Weltverkehrs bezeichnen. Daß unter diesen Umständen das Inkrafttreten des Weltpostvertrags am 1. Juli 1875 für sie von um so tieferer Wirkung sein mußte, liegt auf der Hand, denn nun fielen plötzlich die Fesseln, die dem internationalen Austausche noch in manchen Beziehungen angehaftet und seine volle Entfaltung verhindert hatten. Dazu kam, daß vom 1. Januar 1886 ab zwischen Deutschland und England ein Übereinkommen, betr. den Austausch von Postpaketen, in Wirksamkeit trat. Die Herabsetzung und Vereinheitlichung der Taxen, die mit dem Inkrafttreten des Weltpostvertrags und des neuen Abkommens verbunden waren, hatten ein so schnelles Anwachsen des Brief-, Zeitungs- und Paketverkehrs nach und von England zur Folge, daß die Bahnposten Cöln–Verviers sich immer mehr der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit näherten. Sie wurden allerdings wesentlich entlastet, als das Reichs-Postamt nach Einrichtung[2]) der Postdampferverbindung Queenborough–Vlissingen dazu überging, auch diese zu benutzen, und zwar

vom 1. Dezember 1880 ab für Postfrachtstücke in beiden Richtungen,[3])
vom Mai 1881 ab für die Briefpost aus Norddeutschland und Hinterländern,[4])
vom 1. Juli 1887 ab für die Morgenzeitungen aus England für Norddeutschland.

Vom 1. Juni des nämlichen Jahres ab folgte die britische Verwaltung diesem Beispiele hinsichtlich der Briefpost aus England für Norddeutschland und darüber hinaus.

Trotz der Erleichterungen, die diese Änderungen für die Bahnposten 10 mit sich brachten, kam es beim Eintreffen starker Versande aus Nordamerika noch vor, daß die Arbeit auf der Strecke Verviers–Cöln nicht beendet werden konnte. Um Abhilfe zu schaffen, wurde auf Veranlassung des Reichs-Postamts auch die Briefpost aus den Vereinigten Staaten von Amerika für den Norden Deutschlands und darüber hinaus über Queenborough-Vlissingen den Bahnposten 8 zugeführt. Aber die schnelle Steigerung des Verkehrs zwang doch schließlich dazu, das bereits vor Jahrzehnten geplante Durchlaufen der Bahnposten 10 über Verviers hinaus von neuem bei der belgischen Regierung anzuregen. Diese ging jetzt auch auf den Vorschlag ein und ließ den früheren Anspruch auf eine besondere Vergütung fallen. Vom 1. Juli 1889 ab verkehrten nun Bahnposten 10 zwischen Cöln und Ostende.

Die belgische Regierung wäre vielleicht in dieser Frage weniger nachgiebig gewesen, wenn sie jetzt nicht mit dem scharfen Wettbewerb über Vlissingen

---

[1]) Bericht des Postamts 1 in Cöln vom 12. Oktober 1874.

[2]) Am 15. Mai 1876.

[3]) Die Beförderung der Stücke erfolgt durch die holländische Gesellschaft »Zeeland«.

[4]) Seit dem Jahre 1876 fertigte die Bahnpost Cöln-Cleve und später auch die Bahnpost München-Gladbach–Venlo über Vlissingen Briefposten nach England, deren Inhalt aber gering war.

hätte rechnen müssen. Dieser dürfte sie wohl auch 2 Jahre vorher veranlaßt haben, eine dritte tägliche Verbindung zwischen Ostende und Dover einzurichten und in diese 2 neue, aufs prächtigste ausgestattete Schiffe einzustellen.[1]) Leider bewährten sich aber die Dampfer wegen verschiedener Fehler in der Bauart nicht, so daß sie nach einigen Fahrten wieder außer Dienst gestellt werden mußten. Infolge dieser Vorkommnisse wurde im Sommer 1887 in mehreren belgischen Zeitungen dem Verkehrsministerium Mangel an Initiative vorgeworfen; auch wurde es für den Abfluß eines Teiles des deutsch-englischen Post- und Reiseverkehrs auf die Linie Vlissingen-Queenborough verantwortlich gemacht.[2]) Jedenfalls unter dem Eindrucke dieser Preßstimmen, die auch in deutschen Zeitungen ein Echo fanden,[3]) bewilligte die belgische Kammer am 9. August 1887 einen Kredit von 1 000 000 frcs für Hafenarbeiten in Ostende, die dann auch schnellstens ausgeführt wurden. Außerdem wurden mehrere neue Dampfer eingestellt, von denen die im Jahre 1892 gelieferten bei den Versuchsfahrten eine Schnelligkeit von 22 Knoten erreichten. Welchen Entwicklungsgang bis dahin die belgischen Kanalpostschiffe genommen hatten, ergibt sich aus nachstehender Übersicht.

	Der Dampfer					
Einstellungsjahr	Name	Länge m	Breite m	PS	Schnelligkeit in Knoten bei der Versuchsfahrt	Überfahrtsdauer zwischen Ostende-Dover
1846	Chemin de fer belge	51,40	11,90	850		5 Std.
1862	La Belgique	48,75	11,60	1130		4 -
1866	Parlement	60,95	7,31	1550		4 -
1888	Flandre	82,86	16,75	4300	19	3 Std. 40 Min.
—	Princesse Henriette	91,50	22,48	6300	21	3 - 20 -
1892	Léopold	103,70	23,16	8300	22	3 - 10 -

Dank der Sorge, die seit 1887 der tatkräftige belgische Verkehrsminister der Linie Ostende-Dover zugewandt hatte, nahm der Reiseverkehr auf dieser Strecke wieder zu, besonders nachdem am 1. Juni 1894 eine neue Verbindung eingerichtet worden war, die hauptsächlich den Bedürfnissen des vornehmeren Reisepublikums entgegen kam. Von da ab ließ nämlich die Internationale Schlafwagengesellschaft nach Verabredung mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen im Anschluß an die Kanalschiffe einen sogenannten Luxuszug zwischen Ostende und Wien verkehren, der bei Zahlung eines verhältnismäßig geringen Zuschlags von Reisenden 1. Klasse benutzt werden konnte. Der Zug bestand aus 1 Speise- und Küchenwagen, mehreren Schlafwagen und 1 Gepäckwagen und war mit einem solchen Komfort ausgestattet, daß er auch den verwöhntesten Ansprüchen zu genügen vermochte; er lief nach folgendem Fahrplane:

[1]) Prince Albert und Ville de Douvres.

[2]) L'Etoile belge vom 8. Mai 1887. L'Union libérale de Verviers Nr. 215 von 1887.

[3]) ...sche Zeitung Nr. 143, 213 von 1887.

10· 0	ab London........an	4·30
3·55	» Ostende..........	10·48
10 $\underline{57}$	» Cöln.............	4 $\underline{45}$
2 $\underline{28}$	» Frankfurt (Main)..	1 $\underline{5}$
10·55	» Passau...........	4·31
4·20	an Wien ....ab	11· 0

In Wien hatte der Zug wöchentlich zweimal Anschluß an den Orient-Expreß nach und von Constantinopel und einmal wöchentlich über Triest nach Alexandrien. Von vornherein erfreute er sich einer überaus starken Benutzung, weil er die Dauer weiter Reisen wesentlich abkürzte. Seine Einrichtung bedeutete somit eine wichtige Verbesserung des Verkehrs zwischen England einerseits und Süddeutschland, Österreich, den Balkanländern sowie Kleinasien anderseits. Wohl mit Rücksicht auf diesen Erfolg stellte die Gesellschaft dann 2 Jahre später einen Zug gleicher Art zwischen Ostende und Berlin ein, und zwar nach folgendem Plane:

10· 0	ab London........an	7 $\underline{30}$
4·15	» Ostende..........	1·12
11 $\underline{40}$	in Cöln.............	7·53
8.40	» Berlin ....ab	11 $\underline{0}$

Anfangs lief der Zug einmal, vom 1. Mai 1897 ab aber wöchentlich zweimal mit unmittelbarem Anschlusse nach St. Petersburg bis Wirballen.

Die beiden Züge wurden von Anfang an durch Vermittlung des Zugpersonals zur Beförderung von Kartenschlüssen zwischen England und Deutschland und Hinterländern benutzt. Da aber der Postverkehr auf ihnen immer mehr zunahm, so schritt das Reichs-Postamt dazu, sie auf der Strecke Cöln–Ostende in beiden Richtungen mit Bahnposten auszustatten.[1]) Jetzt waren 4 Bahnposten 10 im deutsch-englischen Auswechselungsdienste tätig, und zwar sowohl hin- wie herwärts je eine zum Anschluß an den Morgen- und Abenddampfer und je zwei zum Anschluß an den Nachmittagsdampfer.

Wie zur Zeit so wurde auch schon damals die Ladung der Bahnposten 10 für England sofort nach Ankunft im Hafenbahnhof in Ostende durch belgisches Personal in das gegenüber ankernde Kanalschiff und in gleicher Weise die Post aus England aus den Dampfern in die zur Abfahrt nach Cöln bereitstehenden Bahnposten befördert.

Bis zum Jahre 1897 hatte sich der deutsch-englische Postpaketaustausch, abgesehen von den Wasserwegen Bremen- und Hamburg–London, über Ostende–Dover abgewickelt. Vom 1. Dezember dieses Jahres ab wurden die Pakete von und nach den östlichen und nördlichen Teilen des Reichspostgebiets über Vlissingen–Queenborough geleitet.

Dies war am Schlusse des vorigen Jahrhunderts für den altehrwürdigen Postkurs Cöln–Ostende–London das letzte Ereignis von Bedeutung, denn die Einrichtung eines Wertbriefaustausches zwischen Deutschland und Großbritannien am 1. Januar 1899 hatte für ihn keine nennenswerten Änderungen im Gefolge.

[1]) Vom 1. Oktober 1896 ab im Südexpreß, vom 1. Mai 1897 ab im Nordexpreß.

Auch im neuen Jahrhunderte zeigt sich die belgische Regierung fortgesetzt bemüht, die Dampferverbindung zwischen Ostende und Dover auf der Höhe ihrer Aufgabe zu halten. So stellte sie z. B. im Jahre 1905 ein Turbinenschiff[1]) ein, das bei den Versuchsfahrten eine Schnelligkeit von 24 Knoten erreichte. Nach Einführung der drahtlosen Telegraphie wurden ihre Dampfer gleich mit den für diesen Dienst nötigen Apparaten versehen. Noch im vorigen Jahre vergrößerte sie ihren Schiffsbestand um zwei Turbinendampfer, »Jan Breydel« und »Pieter de Coninck«,[2]) die hinsichtlich Schnelligkeit, Vornehmheit der Ausstattung und Sicherheit der Reisenden und der Ladung den besten Schiffen der übrigen Kanallinien ebenbürtig sind.

Welche Postdampfer zur Zeit zwischen Ostende und Dover verkehren, ergibt nachstehende Zusammenstellung.

Name des Dampfers	Klasse	PS	Dauer der Überfahrt	
			im günstigsten Falle	im Durchschnitte
Jan Breydel..........	Turbinendampfer	14 000	2 Std. 30 Min.	3 Std.
Pieter de Coninck ...	Turbinendampfer	14 000	2 Std. 30 Min.	3 Std.
Princesse Elisabeth...	Turbinendampfer	12 000	2 Std. 30 Min.	3 Std.
Princesse Clémentine.	Raddampfer	9 000	2 Std. 46 Min.	3 Std. 20 Min.
Marie-Henriette......	Raddampfer	9 000	2 Std. 46 Min.	3 Std. 20 Min.
Léopold II	Raddampfer	9 000	2 Std. 46 Min.	3 Std. 20 Min.
Rapide[3])	Raddampfer	6 700	2 Std. 48 Min.	3 Std. 20 Min.
Princesse Joséphine[3]) .	Raddampfer	6 300	3 Std.	3 Std. 25 Min.
Princesse Henriette[3]) .	Raddampfer	6 300	3 Std.	3 Std. 25 Min.

Da der alte Hafenbahnhof in Ostende dem steigenden Verkehr nicht mehr genügte, so wird er durch einen prachtvollen Neubau ersetzt werden, der seiner Vollendung in kurzem entgegensieht. Die Einrichtungen sind jetzt so getroffen, daß die Züge dicht an der Anlegestelle der Dampfer halten, was die Ein- und Ausschiffung der Reisenden, des Gepäcks und der Posten ganz wesentlich erleichtert.

Die geschilderten Maßnahmen verraten die lebhafte Sorge der belgischen Regierung um die Aufrechterhaltung des guten Rufes ihrer englischen Kanalverbindung. Seit Jahren trägt sie sich auch mit dem Gedanken, einen neuen Schienenweg zwischen der deutschen Grenze und Löwen zu bauen, und zwar auf Grund eines am 15. August 1903 mit der preußischen Regierung getroffenen Abkommens, das die Herstellung einer schnelleren Verbindung Aachen–Brüssel–

[1]) Princesse Elisabeth.
[2]) Die Namen der Anführer der Flamländer in der Schlacht bei Groningen gegen Philipp den Schönen im Jahre 1302.
[3]) Aushilfeschiffe.




	9. 0			2.20			9 0	ab London Charing Cross an		5.10			10 0			5 38
	10·45			4.13			10 46	an Dover ab		3.20			8 0			3 45
	11. 0			4.30			11 0	ab Dover an		2.30			7 30			3 15
	2.50			7 45			2 55	an Ostende quai ab		10.37			3.30			11 5
3.32	4. 5	4.40	4.20	8 41	8 47		3 42	ab Ostende quai an	7.28	9.52	10.29	1.12	2.12	3. 1	11. 1	10 27
5.12	....	6 14	6 3	10 25	10 30		5 24	an Brüssel Nord ab	5 40	8. 6	8.46	11.37	....	1.13	....	8 35
Nord-	via Mecheln	Ostende-	6 35	....	11 29	6. 8	....	ab Brüssel Nord an	....	Ostende-Expreß	8.28	Expreß	via Mecheln	12.55	via Mecheln	8 11
			12 11	....	5 3	11.41	....	ab Luxemburg an	....		5 1			9.26		4. 8
			1 5	....	6. 3	12.44	....	in Metz	....		4 0			8.21		3. 4
			3 29	....	8.44	3.19	....	» Straßburg (Els.)	....		1 34			5 52		12.33
			5 50	....	11.15	5.31	....	» Basel	....		11 30			11 49		10.22
			6.40	....	12.42	8 34	....	» Stuttgart	....		8 48			2 17		6.58
			10.16	....	5. 9	12 40	....	» München	....		4.32			10 5		....
			4 59	....	10.30	5.30	....	» Karlsruhe (Baden)	....		10 36			3 38		9.42
			5.55	....	6. 0	....	....	» Wien	....		....			12.45		....
5.22	....	6 35	....	11 24	....	....	5 45	ab Brüssel in	3 51	7.51	....	11.31	....	....	....	....
10 46	11 22	11 52	....	5 40	....	....	11.14	in Cöln ab	12 0	4 41	....	8. 7	9.10	....	6 13	....
Expreß	1 50	11 55	....	6.25	....	....	11.27	ab Cöln in	10 30	4 35	....	Nord-	5 41	....	6 8	....
	5 2	3 10	....	10.50	....	....	2.29	in Wiesbaden ab	6 30	1 18	....		1 18	....	3.15	....
	5 37	3 26	....	11.17	....	....	3.19	» Frankfurt (Main)	6 10	1 0	....		1 18	....	2.18	....
	9.12	5 59	....	4.32	....	....	5.51	» Würzburg	12.42	10 38	....		10 45	....	11.42	....
	11.39	7.59	....	6 58	....	....	9 22	» Nürnburg	9.22	8 49	....		8 30	....	9.22	....
	12.58	11.15	....	8 50	....	....	10 25	» München	9. 0	6 46	....		6 40	....	7.15	....
	9 45	5.55	....	7.45	....	....	7.45	» Wien	8 30	11.58	....		7.30	....	8 30	....
11 27		Wien-	....	7. 4	....	....	1.47	ab Cöln in	11 47	Wien-	....	....	7.10	....	5.48	....
5 2			....	1. 8	....	....	7 48	in Bremen ab	6 23		....	....	1 9	....	11.27	....
6.55			....	2.47	....	....	9 12	» Hamburg	4.31		....	....	11 14	....	9.39	....
4.48			....	7.50	....	....	9.44	» Kopenhagen	12 0		....	....	12.45	....	8 10	....
8.53			....	6 46	....	....	6.58	» Stockholm	10.27		....	....	8 30	....	10 0	....
10 58	....	Expreß	....	7.24	....	....	1. 0	ab Cöln in	11 38	10 26	....	8. 2	7.40	....	5.48	....
3 46	....		....	12.13	....	....	5.51	in Hannover ab	6 59	....	....	3 7	2 24	....	12.45	....
5 26		....	....	2.34	....	....	7 40	in Braunschweig ab	über Hildesheim	4.27	....	....	1 13	....	11. 6	....
6.45		....	....	3.57	....	....	8 59	» Magdeburg		2.59	....	....	11 44	....	9.36	....
9. 6		....	....	4.21	....	....	11 6	» Leipzig		12.59	....	....	9 5	....	7.10	....
11.20		....	....	6 25	....	....	1 45	» Dresden		10.35	....	....	7 15	....	5 36	....
1.48		....	....	9 22	....	....	4 50	» Breslau		6.22	....	....	3.55	....	3 30	....
7.29	....	....	....	....	....	....	9 26	in Berlin Bf. Friedrichstr.	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	4. 4	....	....	9 42	in Berlin Schlesischer Bf.	3.15	....	....	10 45	9 27	....	8.13	....
....	8.54	....	....	....	....	....	....	in Berlin Potsdamer Bf.	....	1. 0	....	....	....	....	....	....

Ostende–London bezweckt. Die Durchführung dieses Planes würde die Reise von Cöln nach London um ungefähr $1^1/_2$ Stunden beschleunigen.[1]) Nach dem Regierungsentwurfe soll der Schienenweg in Herbesthal an die Bahnstrecke von Aachen anschließen, dann aber von der jetzigen Strecke nach Norden abbiegen und ohne Berührung der Städte Verviers und Lüttich in gerader Linie über Visé und Tongern nach Löwen geführt werden. Die beiden erstgenannten belgischen industriereichen Orte sträuben sich heftig gegen die beabsichtigte Umgehung.[2]) Dies wird der Grund sein, daß die Angelegenheit auf belgischer Seite wenig Fortschritte macht. Allerdings haben sich auch für die preußische Eisenbahnverwaltung große technische Schwierigkeiten gezeigt, als sie die Änderung des Verbindungstücks Aachen–Herbesthal, zu der sie sich durch den Vertrag von 1903 verpflichtet hat, und die auf Vermeidung der Steilrampe bei Ronheide hinzielt, beginnen wollte[1].) Es läßt sich daher vorerst noch nicht absehen, wann der geplante Bau der neuen Strecke zur Ausführung kommen wird.

[1]) Abend-Ausgabe der Kölnischen Zeitung vom 15. September 1909.
[2]) L'Union libérale de Verviers vom 9. Februar 1905.

Welche durchgehenden Zugverbindungen zur Zeit an die Postdampferlinie Ostende–Dover anschließen, ergibt vorstehende Übersicht (S. 111), der die Ausgabe Nr. 5 des Reichskursbuchs für 1911 zugrunde liegt.

Im Anschluß an jedes Kanalschiff vermitteln mindestens 2 Schnellzüge den Verkehr nach und von Deutschland, von denen je einer seinen Weg über Luxemburg–Metz–Straßburg (Els.) nimmt; nach Ankunft des Nachmittagsdampfers gehen sogar 4 Schnellzüge nach Deutschland ab.

Infolge dieser zahlreichen Zu- und Abflüsse ist der Verkehr auf der Linie Dover–Ostende bisher fortgesetzt gestiegen; seinen Entwicklungsgang in den letzten 8 Jahren zeigt nachstehende Aufstellung.

Mit den Postdampfern zwischen Ostende und Dover wurden befördert:[1]

im Jahre	Reisende	Posten	Postpakete
1903	118 454	135 528	419 979
1904	121 802	159 729	414 267
1905	134 644	165 786	429 611
1906	142 851	180 620	436 510
1907	152 604	189 675	449 944
1908	154 463	200 532	460 755
1909	158 171	204 747	495 974
1910	219 736[2])	227 235	538 727.

Die ständige Zunahme der Zahl der Reisenden wird wesentlich dem Bestehen der Luxuszüge Ostende–Wien und Ostende–Berlin zuzuschreiben sein. Seit deren Einrichtung hat die Internationale Schlafwagengesellschaft fortgesetzt ihr Bestreben darauf gerichtet, sie immer mehr den Bedürfnissen und Hauptzielen des internationalen Reisepublikums anzupassen.

So läuft jetzt der ersterwähnte Zug:

wöchentlich dreimal bis Constanza am Schwarzen Meere zum Anschlusse nach Constantinopel und

wöchentlich viermal bis Constantinopel über Belgrad, Sofia und

der Luxuszug Ostende–Berlin:

wöchentlich einmal nach Warschau zum Anschlusse nach Moskau und Transsibirien,

wöchentlich zweimal nach Wirballen zum Anschlusse nach St. Petersburg.

Die Beförderungszeiten für Reisende und Briefschaften sind durch die Luxuszüge wesentlich abgekürzt worden. Sie betragen z. B. nur noch

von London bis Wien	rund	32	Stunden,
- - - Budapest	-	37	-
- - - Bukarest	-	52	-
- - - Constantinopel	-	71	-
- - - Warschau	-	32	-
- - - Petersburg	-	51	-
- - - Moskau	-	58	- .

[1]) Relevé comparatif de la station d'Ostende quai des transports effectués par les paquebots entre Ostende-Douvres et vice versa.

[2]) Die Brüsseler Weltausstellung war die Ursache dieser außergewöhnlichen Steigerung.

Welche Ausdehnung der Betrieb der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Ostende, der im Mai 1894 mit 55 Arbeitskräften eröffnet wurde, im Laufe der Jahre angenommen hat, geht daraus hervor, daß das Personal inzwischen auf 420 Beamte und Unterbeamte sowie Arbeiter gestiegen ist; es werden verwendet

20	Personen	im örtlichen Aufsichtsdienste,
115	-	im Zugbegleitungsdienste,
200	-	in der Wagenwerkstätte und der Wäschereinigungsanstalt,
85	-	im Restaurationsbetrieb auf den Postdampfern zwischen Ostende und Dover.[1])

Zum Schlusse dürfte ein Vergleich des Verkehrs auf der Strecke Ostende-Dover mit dem auf der Linie Vlissingen—Queenborough/Folkestone angebracht sein.[2])

Die Dampfer der letzterwähnten Linie beförderten

im Jahre	1906	110 307	Reisende,
- -	1907	120 059	-
- -	1908	132 946	- ,

mithin in den drei Jahren im ganzen (449 918 — 363 312) 86 606 weniger als die Postschiffe zwischen Ostende und Dover. Ein wesentlicher Unterschied zugunsten dieser Kanalverbindung besteht auch hinsichtlich der Postpakete aus Deutschland, denn während im Jahre 1909 deren Zahl über Vlissingen 64 888 betrug, belief sie sich über Ostende auf 256 411.[3]) An Postfrachtstücken aus Deutschland wurden dagegen über Vlissingen 338 468, über Ostende nur 138 395[4]) Stück geleitet. Über diesen Weg gingen im gleichen Jahre im täglichen Durchschnitte 205 Posten in der Richtung aus Deutschland, darunter 102 aus Transitländern, während über Vlissingen die Durchschnittszahl 116[5]) betrug.

Der Versand englischer Zeitungen und Zeitschriften nach Deutschland und darüber hinaus ist über Dover-Ostende bedeutend stärker als über Queenborough-Vlissingen. Das Gesamtgewicht betrug nämlich im Jahre 1910 auf dieser Linie 27 042 kg, dagegen auf jener 182 032 kg.[6])

Aus vorstehender Gegenüberstellung ergibt sich, daß die alte Poststraße Cöln-Ostende-London noch immer als wichtige, wenn nicht wichtigste Ader des deutsch-britischen Verkehrs gelten kann. Von welcher Bedeutung sie auch für die überseeischen Beziehungen, soweit sie sich über England abwickeln, geblieben ist, läßt folgende Übersicht (S. 114) erkennen.

---

[1]) Die Angaben wurden dem Verfasser von dem Inspektor der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Ostende, Herrn Simar, freundlichst übermittelt.

[2]) Die Verbindung Hoek van Holland-Harwich kommt nicht in Frage, weil sie nur für Reisende dient.

Die Angaben hinsichts der Linie Vlissingen-Queenborough stützen sich auf einen diese Linie betreffenden Aufsatz im Archiv 1910, S. 621 ff., abgesehen von dem Zeitungsgewichte.

[3]) Es wurden abgeschickt:

vom Postamte Cöln 12	248 959	Postpakete,	130 776	Postfrachtstücke,
- - Aachen 5	5 867	-	3 622	-
- - Straßburg (Els.) 2 ..	1 585	-	3 668	-
- - Metz 3	—		329	- .

[4]) Dieser große Unterschied ist um so auffallender, als die Kosten für die Beförderung solcher Sendungen auf beiden Wegen gleich hoch sind. Nach wie vor wird der Postfrachtstückverkehr nach Großbritannien über Belgien von der Agence Continentale et Anglaise besorgt. Die Gesellschaft führt jetzt auch die Bezeichnung »Continental Daily Parcels Express«.

[5]) Ob diese Zahl nur die in Deutschland gefertigten Posten umfaßt, hat Verfasser nicht feststellen können.

[6]) Laut Mitteilung des Postamts 1 in Cöln.



Die im Jahre 1907 über Dover-Ostende geleiteten Kartenschlüsse der Bahnposten 10[1])

nach	enthielten			
	an Briefen		an anderen Sendungen	
	kg	g	kg	g
den Vereinigten Staaten von Amerika	7 950	280	41 714	10
Canada	600	.	3 500	.
Mexiko	163	20	1 767	350
Guatemala	319	800	5 526	300
dem übrigen Mittelamerika	405	729	4 243	200
Westindien	366	665	5 523	330
Brasilien	1 694	160	46 209	670
Argentinien	179	660	3 883	360
Chile	94	406	1 537	315
Paraguay	9	100	162	500
Uruguay	22	490	536	250
Peru	479	765	5 190	900
Bolivien	144	300	1 972	100
Venezuela	145	301	1 521	910
Ecuador	144	300	2 464	150
Capland	1 002	651	12 651	665
der Oranjefluß-Kolonie	185	250	2 612	480
Transvaal	1 062	48	11 375	13
Natal	250	.	1 600	.
Lourenzo Marques	119	80	1 298	50
Japan	157	300	3 082	300
den deutschen Postanstalten im Auslande und den Kolonien	309	985	7 566	455
	15 895	290	165 938	308.

Schließlich ist noch die Seitenlinie Lüttich–Paris der Strecke Cöln–Ostende–London zu erwähnen. Früher nur ein schwacher Zweig des deutsch-englischen Postkurses, hat sie sich im letzten Jahrzehnt zu einem kräftigen Aste entwickelt. Den Briefverkehr auf dieser Linie vermitteln nicht allein die zwischen Cöln und Ostende verkehrenden, sondern auch mehrere der in Verviers und Lüttich endigenden und entspringenden Bahnposten. Den Hauptteil bewältigt jedoch die Bahnpost, die im Pariser Schnellzuge 32/106 um 10 Uhr 45 abends Cöln verläßt, diesen bis zum französischen Grenzorte Jeumont begleitet und im Schnellzuge 109/165/9 (in Cöln 5.55) zurückkehrt.

Gewaltig ist die Zahl der Briefposten, die jährlich über die erwähnte Seitenlinie nach Frankreich, Spanien, Portugal, England[2]) und über die Häfen Boulogne s. M., Havre, Cherbourg, St. Nazaire, La Pallice-Rochelle, Bordeaux, Lissabon usw. nach überseeischen Ländern abgehen und aus diesen eintreffen.

[1]) Der Übersicht liegen die im Jahre 1907 zur Feststellung der Transitgebühren vorgenommenen genauen statistischen Ermittlungen zugrunde. Nur bei Canada und Natal mußte wegen Fehlens einiger Belege der Verkehr zum Teil abgeschätzt werden.

[2]) Nur die Bahnpost 10 im Zuge 32/106 leitet die Briefschaften für England über Frankreich, und zwar über Tergnier-Boulogne s. M.-Folkestone.

Die im Jahre 1907 über Lüttich–Paris geleiteten Kartenschlüsse der Bahnposten 10[1])

nach	enthielten an Briefen kg	enthielten an Briefen g	enthielten an anderen Gegenständen kg	enthielten an anderen Gegenständen g
den Vereinigten Staaten von Amerika	4 866	810	22 412	910
Canada	723	450	3 884	530
Mexiko	1 596	530	22 366	500
Guatemala	552	370	7 922	330
dem übrigen Mittelamerika	1 145	300	10 733	580
Cuba	836	160	8 293	480
Brasilien	12 713	870	150 846	735
Argentinien	4 911	140	44 232	890
Chile	4 461	210	34 631	870
Paraguay	320	190	3 449	810
Uruguay	1 036	620	9 671	480
Peru	978	250	9 481	160
Bolivien	611	780	7 360	210
Venezuela	367	770	4 778	800
Ecuador	339	560	2 826	850
Japan	589	992	19 161	090
Kamerun u. Deutsch Südwestafrika	40	300	372	190
Kongo	76	375	1 231	035
den französischen, englischen, portugiesischen Besitzungen in Afrika sowie nach Liberia	101	790	363	220
den Canarischen Inseln	50	050	317	200
	36 319	517	364 337	870.

Zu diesen überseeischen Briefmassen, die über Ostende–Dover und über Frankreich ihren Weg nehmen, kommt noch der Briefverkehr der Bahnposten 10 nach Mexiko, Mittelamerika, Westindien, Chile und Afrika über Antwerpen (im Jahre 1907 an Briefen 1021,996 kg, an anderen Gegenständen 7601,555 kg). In umgekehrter Richtung hat der Verkehr ungefähr die gleiche Stärke. Es ist nicht selten, daß Bahnposten 10, nachdem sie bereits in Ostende einen umfangreichen Versand aus Nord- und Mittelamerika aufgenommen haben, in Lüttich noch einen solchen über Havre–Paris erhalten und so unter Benutzung mehrerer Beiwagen und eines zahlreichen Aushilfspersonals Hunderte von überseeischen Postsäcken bis Cöln bearbeiten.[2])

[1]) Der Übersicht liegen die genauen statistischen Ermittlungen zur Festsetzung der Transitgebühren zugrunde.

[2]) Der Inhalt der über die Bahnposten 10 eingehenden Drucksachenbeutel aus Nordamerika wird zum größten Teile in der mit dem Bahnpostamt 10 verbundenen Drucksachen-Verteilungsstelle verteilt.

Ausführungsbestimmungen zum französischen Starkstromgesetze.

Die im Archiv 1908, Seite 595 ff., abgedruckten, unter dem 21. März 1908 ergangenen Ausführungsbestimmungen zum Gesetze vom 15. Juni 1906 über die Anlagen zur Verteilung elektrischer Energie in Frankreich haben inzwischen zweimal eine andere Fassung erhalten, zuletzt durch Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Posten und Telegraphen vom 21. März 1911. Die nachstehend aufgeführten Artikel enthalten die wesentlichen Änderungen und Ergänzungen des ursprünglichen, im Archiv a. a. O. veröffentlichten Textes.

Artikel 5. — § 2. Der niedrigste Punkt der oberirdischen stromführenden und sonstigen Drähte muß liegen a) bei Anlagen der ersten Gattung (d. h. Gleichstromanlagen bis zur Höchstspannung von 600 und Wechselstromanlagen bis zur höchsten effektiven Spannung von 150 Volt gegen Erde), die längs der öffentlichen Wege verlaufen oder diese kreuzen, mindestens 6 m hoch, b) bei Anlagen der zweiten Gattung (d. h. Anlagen mit höheren als den vorstehend angegebenen Spannungen) längs der öffentlichen Wege mindestens 6 m und bei Kreuzungen dieser Wege mindestens 8 m hoch. Jedoch können oberirdische Anlagen in weniger als 6 m Höhe bei der Kreuzung von Baukonstruktionen über öffentlichen Wegen errichtet werden unter der Bedingung, daß auf dem ganzen Teile der Leitungsführung in geringerer Höhe als 6 m über den Baukonstruktionen eine besondere, ausreichende Sicherheit bietende Schutzvorkehrung angebracht wird.

§ 3. Der Durchmesser der Starkstromleiter darf nicht geringer als 3 mm sein. Indes kann er bis zu 2 mm vermindert werden für einzelne Abzweigungen oder für öffentliche Beleuchtungsanlagen der ersten Gattung, die keine tiefer liegenden Telegraphen- oder Fernsprechleitungen kreuzen.

§ 6c. In Anlagen der zweiten Gattung muß jeder Stützpunkt in großen Buchstaben die Aufschrift »Lebensgefahr« tragen....

§ 7. Beim Überschreiten von Wohnstätten müssen die Drähte mindestens 1 m von den Häuserfronten entfernt, in jedem Falle außerhalb der Reichweite bleiben. Wenn die Leitungen längs eines geneigten Daches oder oberhalb eines solchen verlaufen, müssen sie bei Anlagen der ersten Gattung mindestens 1,5 m und bei Anlagen der zweiten Gattung mindestens 2 m entfernt sein. Der Abstand der Leitungen von platten Dächern muß in allen Fällen mindestens 3 m betragen.

Artikel 22. — § 1. Die Höhe der Leitungen bei Kreuzungen schiffbarer Wasserläufe und Kanäle darf nicht weniger als 8 m über dem höchsten Wasserstande betragen. Jedoch kann sie bei Flußläufen, auf denen Schiffsverkehr ausgeschlossen ist, bis auf 3 m über dem höchsten Wasserstande vermindert werden.

§ 2. Eine Mindesthöhe von 8 m ist auch beim Überschreiten der anderen öffentlichen Gewässer einzuhalten, jedoch kann sie bei der Kreuzung als flößbar anzusehender Wasserläufe, wenn ein Flößen tatsächlich nicht stattfindet, bis auf 3 m über dem höchsten Wasserstand ermäßigt werden.

Artikel 25. — § 1. Jede oberirdische Anlage, die bei der Kreuzung einer Eisenbahnlinie kein Bauwerk benutzt, d. h. die nicht im Zuge eines Bahnüberganges oder einer Unterführung verläuft, soll die Schienenwege nach Möglichkeit in einem einzigen Felde und möglichst senkrecht zu den Schienen, jedenfalls unter einem Winkel von mindestens 60° überschreiten, es sei

denn, daß sie längs eines öffentlichen Weges verläuft, der die Bahn unter einem kleineren Winkel kreuzt.

§ 5. An jedem Stützpunkt ist wenigstens 50 cm vor den Isolatoren innerhalb des Kreuzungsfeldes ein mit der Erde verbundener Metallbügel (Fangrahmen) anzubringen, über den das ganze Leitungsbündel hinweggeführt wird, damit beim Bruche von Isolatoren oder Leitungen die herabfallenden Leitungen geerdet werden.

§ 7. Bei Kreuzungen von Eisenbahnlinien mit oberirdischen Anlagen muß für die Fundamente und den Oberbau der Stützpunkte mindestens fünffache, für die Leitungen mindestens zehnfache Sicherheit vorhanden sein. Unter der Annahme des Bruches sämtlicher Leitungen auf der gleichen Seite muß die Sicherheit der Konstruktion mindestens 1,25-fach sein.

§ 8. In Anlagen der zweiten Gattung dürfen bei Bahnkreuzungen Stützpunkte oder Maste aus Holz in dem Kreuzungsfeld und den unmittelbar anschließenden Feldern nicht verwendet werden. Der Durchmesser der Leitungen soll im Kreuzungsfelde bei Spannweiten bis zu 40 m nicht geringer als 4 mm und bei Spannweiten über 40 m nicht geringer als 5 mm sein. Er kann jedoch geringer sein, wenn die Kreuzung durch doppelte Leiter hergestellt wird und die Sicherheit dieser doppelten Leiter mindestens ebenso groß ist als die bei Verwendung einfacher Leiter mit den angegebenen Mindestdurchmessern.

Artikel 30. ...... Wo es nötig ist, sind die zum Aufhängen der Fahrdrähte dienenden Spanndrähte mit Fangvorrichtungen zu versehen, um das Gleiten etwa auf die Spanndrähte fallender Telegraphen-, Fernsprech- oder Signalleitungen bis zum Fahrdrahte zu verhindern.

In einem Runderlaß an die Präfekten der Departements hat der Minister zu verschiedenen Ausführungsbestimmungen Erläuterungen gegeben, von denen die zum Artikel 25, § 4 von Interesse sind, wonach bei oberirdischen Eisenbahnkreuzungen jeder stromführende Draht an jedem Stützpunkt an zwei Isolatoren zu befestigen ist. Als diesen Anforderungen entsprechend werden die in den nachstehenden Skizzen (A bis F) angedeuteten Konstruktionen aufgeführt.

Zu A. Zwei Isolatoren sind in gleicher Höhe und nebeneinander an jedem Stützpunkte des Kreuzungsfeldes angebracht. Der Leitungsdraht liegt an dem einen Isolator; an dem anderen ist ein kurzes Drahtstück befestigt, das an dem Leitungsdrahte zu beiden Seiten des ersten Isolators durch zwei zuverlässige Verbindungen festgelegt ist.

Zu B. Wie zu A, jedoch ist der zweite Isolator über dem ersten angebracht. Der obere Isolator muß eine größere Widerstandskraft haben als der andere und für eine doppelt so große Spannung geprüft sein als die normalen Isolatoren der Linie.

Zu C. Drei Isolatoren in gleicher Höhe nebeneinander an jedem Stützpunkte, von denen der mittlere den nicht unterbrochenen Leitungsdraht trägt. Am rechten und linken Isolator sind die Enden von zwei kurzen Drähten festgelegt, deren andere Enden innerhalb des Kreuzungsfeldes mit dem Leitungsdrahte verbunden sind.*)

Zu D. Wie zu C, jedoch ist jeder der Hilfsdrähte auch im Nachbarfelde mit dem Leitungsdrahte verbunden.*)

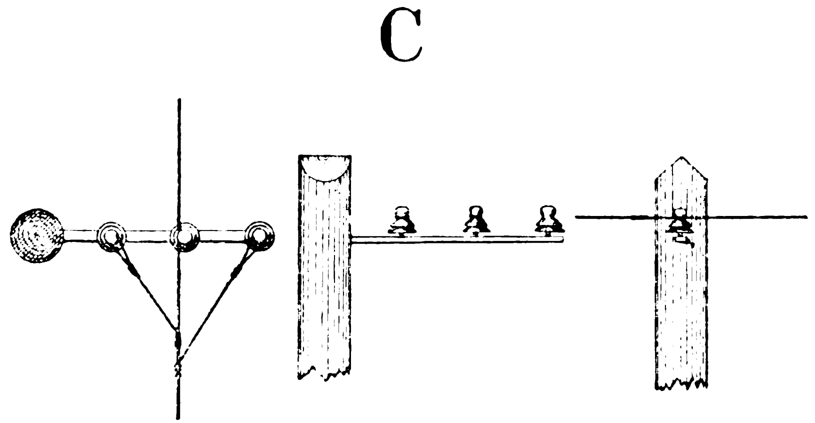
---

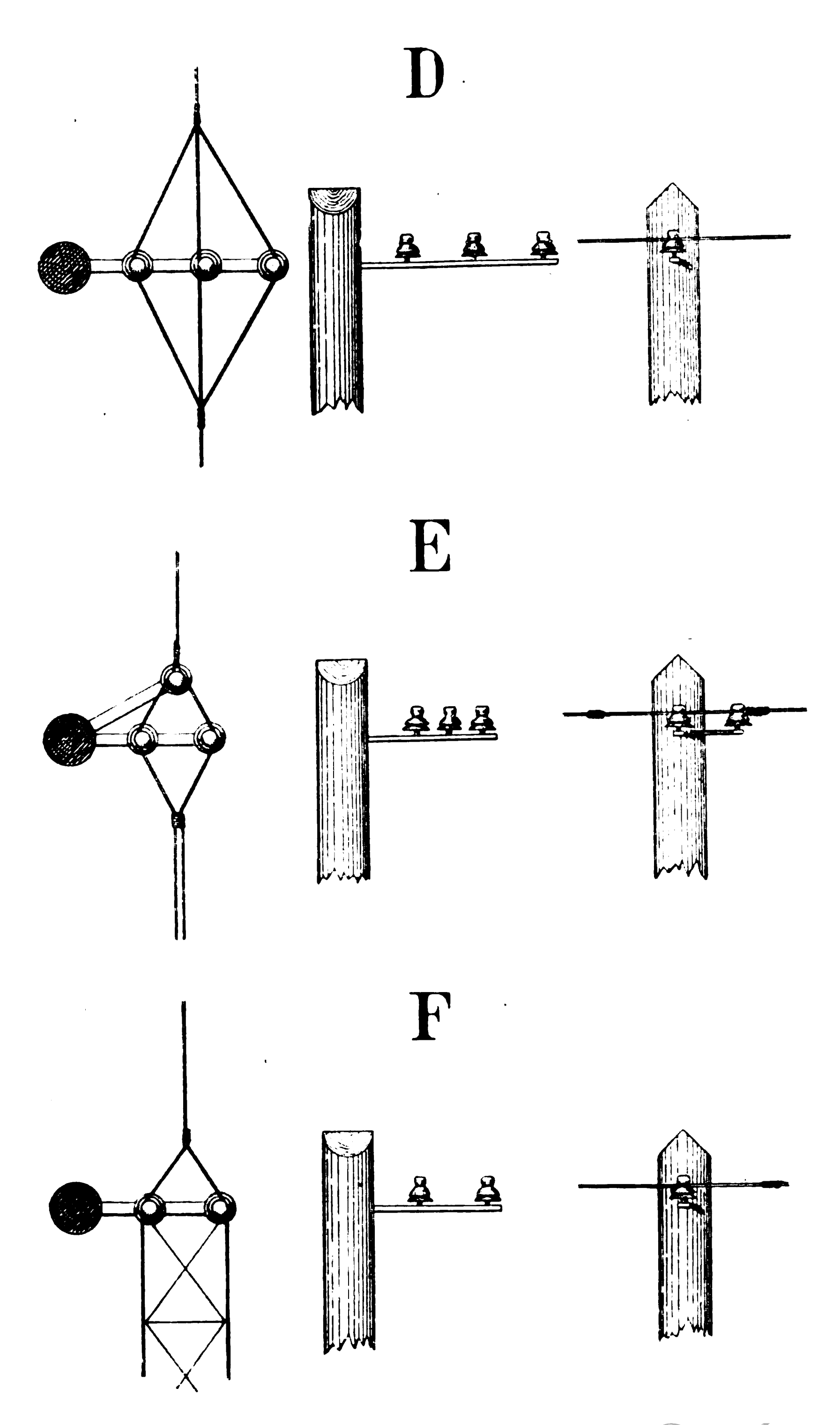
*) Diese Ausführung ähnelt der im Reichs-Post- und Telegraphengebiete häufig angewendeten Dreifachaufhängung an Stützisolatoren.

A

B

C




D
E
F

Zu E. Drei Isolatoren in gleicher Höhe, davon befinden sich zwei nebeneinander, der dritte liegt nach dem Nachbarfelde hin. Das Leitungseil wird an einem der nebeneinander liegenden Isolatoren und an dem dritten befestigt. Ein zweites Seil, Tragseil genannt, von gleichem Querschnitt und Material wie das Leitungseil, verdoppelt dieses im Kreuzungsfelde. Beide Seile werden im Nachbarfeld unmittelbar vor dem dritten Isolator verbunden; das Tragseil wird an diesem und dem noch freien Isolator festgelegt und vereinigt sich im Kreuzungsfelde wieder mit dem Leitungseile, wo es in Abständen von 1 m mit jenem zusammengebunden ist. Die Spannung der Seile im Kreuzungsfeld ist halb so groß wie die im Nachbarfeld, um die auf den Stützpunkt wirkenden Zugkräfte in Gleichgewicht zu bringen. Im Kreuzungsfelde bestehen die Verbindungen der Seile aus einfachen Bronzedrahtbunden, zu beiden Seiten der Isolatoren werden jedoch Verbinder besonderer Art verwendet.

Zu F. Jeder Leiter ist durch ein System von zwei in einer wagerechten Ebene liegenden verseilten Leitern ersetzt, von denen jeder an einem Isolator befestigt ist. Die beiden Leiter sind durch Quer- und Diagonaldrähte verbunden. Wenn einer der beiden bricht, so hängt er in einer senkrechten Ebene herunter, wird aber immer durch die Quer- und Diagonaldrähte festgehalten. Das Aussehen der Konstruktion ändert sich dabei, das Aufsichtspersonal wird aufmerksam und veranlaßt die Ausbesserung.*)

Zur 50. Wiederkehr des Todestags des Generalpostdirektors Schmückert (3. Februar 1912).**)

Unter den Männern, die im 19. Jahrhundert an der Spitze der preußischen Post Hervorragendes geleistet haben, nimmt der Generalpostdirektor Schmückert eine der ersten Stellen ein. Er wurde am 12. November 1790 in Greifenberg (Pommern) geboren, wo seine Eltern in bescheidenen Verhältnissen lebten. Seine Ausbildung erhielt er in der Stadtschule seiner Vaterstadt, die er wahrscheinlich bis 1805 besuchte. Hierauf schlug er die Beamtenlaufbahn ein und war, nachdem im Juni 1807 seine eidliche Verpflichtung als Protokollführer stattgefunden hatte, nacheinander auf dem Quartierbillettamt in Greifenberg, beim städtischen Verpflegungskomitee in Köslin und bei der Polizeidirektion in Stargard tätig, bis er schließlich im Herbste 1811 eine Stelle bei der Pommerschen Kriegsschulden-Kommission in Berlin erhielt.

Der große Sturm der Begeisterung, der 1813 durch die preußischen Lande zog, ergriff auch den dreiundzwanzigjährigen Schmückert. Trotz seiner Schwächlichkeit trat er, dem Aufrufe des Königs vom 3. Februar 1813 folgend, als Kriegsfreiwilliger beim Jägerdetachement des II. Bataillons des Kolbergschen Infanterie-Regiments in Greifenberg ein, das Ende April 1813 ausmarschierte und am 13. Mai das Regiment bei Bautzen erreichte. Am

*) Diese Ausführung entspricht der im Reichs-Post- und Telegraphengebiete gebräuchlichen Netzleiterkonstruktion.

**) Quellen:
Stephan, Geschichte der Preußischen Post.
H. v. Müller, Zur Lebensgeschichte des Generalpostdirektors Schmückert.

20. und 21. Mai kam das Regiment bei den Dörfern Burk und Preititz in die ersten blutigen Gefechte. Schmückert empfing dabei die Feuertaufe, tat sich überall rühmlich hervor und konnte bereits am 15. Juni zum Sekondeleutnant befördert werden. Nach Versetzung des Regimentsadjutanten wurde er zum Adjutanten ernannt. In der Schlacht bei Großbeeren am 23. August erwarb sich Schmückert das Eiserne Kreuz 2. Klasse. Nach der Schlacht bei Dennewitz wurde er durch eine Kabinettsorder vom 21. Oktober öffentlich belobt, da er »bei Stürmung des Dorfes Gehlsdorf die Führung eines Schützenzugs freiwillig übernommen, den Feind bis zu seinem Replis mit Umsicht und Bravour verfolgt und sich durch Anfeuerung der Soldaten zum schnellen Verfolgen des Feindes und Aufmunterung zur Ausdauer ausgezeichnet hatte.« Durch Allerhöchste Kabinettsorder vom 22. März 1814 wurde ihm das Eiserne Kreuz 1. Klasse verliehen.

Bei einem Rekognoszierungsgefecht erhielt Schmückert einen Schuß durchs Knie, der die Amputation des Beines nötig machte. Da er felddienstunfähig geworden war, mußte auf seine Zivilversorgung Bedacht genommen werden. Nachdem er seinen Abschied als Sekondeleutnant erhalten hatte, bewarb er sich um Aufnahme in den Postdienst. Am 30. Oktober 1814 erhielt er von Wien aus folgende Kabinettsorder: »Wenn es gleich nicht zulässig ist, Ihnen den Charakter als Stabskapitän zu erteilen, so will ich Ihnen mit Rücksicht des hierbei zurückgehenden vorteilhaften Zeugnisses Ihres Regimentskommandeurs über Ihr Benehmen als Soldat den Charakter als Premierleutnant und die alte Armeeuniform bewilligen.« Friedrich Wilhelm. — Gleichzeitig mit Erlaß der Kabinettsorder wurde dem General-Postmeister von Seegebarth befohlen, Schmückert vorzugsweise für ein Kapitäns-Postamt in Vorschlag zu bringen. Daraufhin wurde ihm die Postmeisterstelle in Bernau übertragen. Er bekam in dieser Stelle 308 Reichstaler festes Gehalt, 40 Taler Hausmiete und eine besondere Zulage von 200 Talern jährlich. Schmückert übernahm das Postamt Bernau am 25. Mai 1815.

Obgleich Schmückert im Vergleiche zu anderen recht günstig versorgt worden war, befriedigte ihn die Stellung als Postmeister in Bernau doch bald nicht mehr. Schon nach 3 Monaten seiner Tätigkeit als Postmeister schrieb er an den Großkanzler Minister Beyme: »Das Postamt Bernau gewährt meinem Körper und Geist nicht hinreichend Beschäftigung; ich glaube fähig zu sein, dem Staate noch nützlicher zu werden und ein beträchtlich größeres Postamt verwalten zu können. Es könnte dies schon jetzt geschehen, durch Übertragung auswärtiger Kommissionen, bei Organisation der Posten in den neuen Landesteilen, wobei ich meine Kenntnisse vermehren kann.« Beyme übermittelte die Wünsche dem General-Postmeister, wobei er Schmückert warm empfahl. Seegebarth antwortete darauf, daß er bedacht sein werde, die Wünsche zu erfüllen, er müsse aber bemerken, daß die Übertragung von Kommissionsreisen in Postangelegenheiten technische Kenntnisse erfordere, »die der p. Schmückert sich größtenteils noch erst zu erwerben wünscht«. Schmückert mußte sich daher noch eine Zeitlang mit seinem Posten in Bernau bescheiden. Unerwartet kam dann am 16. August 1816 seine Berufung als Hilfsarbeiter in das General-Postamt in Berlin. Zunächst wurde er da probeweise beschäftigt, am 1. Oktober 1816 aber bereits zum Geheimen Postrat und vortragenden Rat im Postdepartement ernannt.

Der arbeitsfreudige und strebsame Schmückert fand im General-Postamt ein reiches Arbeitsfeld vor; er erhielt zunächst den Auftrag, für Wiederherstellung eines regelmäßigen Beförderungs- und Kursdienstes zu sorgen, die Beförderungsmittel zu verbessern und Schnellposten einzurichten. Der Ge-

neral-Postmeister Seegebarth, der Schmückerts Brauchbarkeit erkannte, zog ihn vielfach zu den wichtigsten Geschäften heran, auch beauftragte er ihn mit dem Abschlusse von Verträgen usw. Da konnte Schmückert seinen Gesichtskreis erweitern und sich umfassende Dienstkenntnisse erwerben. Als von Seegebarth am 9. Juni 1821 verabschiedet und der Geheime Staatsrat von Nagler Präsident des General-Postamts und Dirigent des Postwesens wurde, besaß Schmückert ohne Zweifel in diesem Ressort die besten Geschäftskenntnisse. Er gewann daher einen großen Einfluß bei Ausführung von Reformen. Eine Hauptschwierigkeit für die Entwicklung des Postwesens ergab sich aus der ungünstigen Finanzlage des Staates. Trotz alledem hatte aber 1830 das Fahrpostwesen Preußens einen bedeutenden Aufschwung genommen und einen für die damalige Zeit hohen Stand der Vollkommenheit erreicht, denn Schmückert hatte es verstanden, mit den gegebenen Mitteln die denkbar größten Erfolge zu erzielen. Aber noch umfangreicher als die Tätigkeit im inneren war Schmückerts Tätigkeit auf dem Gebiete des außerpreußischen Verkehrs. Gute und vorteilhafte Verträge mit den Nachbarstaaten, sowohl deutschen als auch außerdeutschen, kamen unter seiner Leitung zustande, so mit Bremen, Mecklenburg, Sachsen, Hannover, ferner mit Schweden, Dänemark, Rußland usw. Auch mit der Thurn und Taxisschen Postverwaltung traf er Vereinbarungen. Zum deutsch-österreichischen Postvertrage vom 2. Dezember 1820 wurde ein Zusatzvertrag abgeschlossen, kurz überall öffnete sich dem Verkehr die Bahn.

In Anerkennung seiner hervorragenden Leistungen wurde er 1840 zum Geheimen Ober-Postrat ernannt; ein derartiger Dienstgrad war bis dahin noch nie verliehen worden. Späterhin wurde das gute Einvernehmen mit seinem Chef, dem Generalpostdirektor von Nagler, getrübt, so daß Schmückert sogar zeitweise daran dachte, seine Stellung mit der eines Ober-Postdirektors in Hamburg zu vertauschen. Ehe er aber dazu kam, die Absicht weiter zu betreiben, starb von Nagler am 13. Juni 1846. Durch Allerhöchste Kabinettsorder vom 20. Juli 1846 wurde der Ober-Präsident von Westfalen von Schaper mit der Leitung des Postdepartements beauftragt und zum General-Postmeister ernannt. Schmückert wurde gleichzeitig zum Direktor des General-Postamts befördert. Nun begann für das Postwesen eine neue Zeit. Die Eisenbahnen wurden überall für den Postdienst nutzbar gemacht.

Das Revolutionsjahr und die Märztage 1848 sollten für Schmückert verhängnisvoll werden; er zählte zu den verdienten Männern, die durch Schmähungen verfolgt wurden. Viele unterschriftslose Anzeigen liefen über ihn bei Schaper ein. Als dieser darauf im Postamtsblatte bekannt machen ließ, daß er auf Schreiben ohne Namensnennung nichts geben könnte, erschienen allerlei Angriffe in den Zeitungen, insbesondere in der Vossischen. Schmückert wurde hauptsächlich der Günstlingswirtschaft beschuldigt; auch warf man ihm vor, daß seine Willkürherrschaft selbst vor den Räten des General-Postamts nicht haltmache, er diesen vielmehr seine Ansicht aufzwänge und sie einschüchtere. Gegen Schmückert wurde nun eine Untersuchung eingeleitet, aus der er aber gerechtfertigt hervorging. Als die Wogen der Revolution sich gelegt hatten, trat man aus den Kreisen der älteren Postbeamten heraus für Schmückert ein, und es wurde beklagt, daß durch einige Unwürdige eine Spaltung hervorgerufen und jüngere Beamte verführt worden seien, die von seinen Verdiensten keine Ahnung hätten und haben könnten.

Bei dem Abgange von Schapers am 1. Oktober 1849 wurde die Stelle des General-Postmeisters eingezogen. Ohne daß ihm ein anderer Titel ver-

liehen wurde, trat Schmückert an die Spitze des Postwesens, bis am 23. Dezember 1850 folgende Kabinettsorder erschien: »Da nach dem Berichte des Staatsministeriums vom 31. August 1849 der Direktor des General-Postamts, Schmückert, nachdem dasselbe auf Grund Meines Erlasses vom 17. April 1848 dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten als eine Abteilung einverleibt worden, die Stelle eines Ministerialdirektors bekleidet, so will Ich nach Ihrem Antrage vom 17. Dezember d. J. dem p. Schmückert hierdurch den Rang eines Rates 1. Klasse und die sonstigen Vorzüge eines Ministerialdirektors ausdrücklich beilegen. Auch erkläre Ich mich damit einverstanden, daß der p. Schmückert den Amtscharakter ‚Generalpostdirektor' führe.« Friedrich Wilhelm.

Des neuernannten Generalpostdirektors harrten zahlreiche Aufgaben. Das Eisenbahnnetz breitete sich immer weiter aus, und Bahnverbindungen traten an die Stelle der größeren Postkurse. Das Telegraphenwesen, das 1848 der Postverwaltung unterstellt worden war, erlangte ständig wachsende Bedeutung. Die Taxen mußten geändert und einheitlich und zeitgemäß ausgebaut werden. Für die Durchberatung aller dieser Aufgaben tagte unter Schmückerts Vorsitz eine Postorganisationskommission. Mit bewundernswerter Fachkenntnis und seltenem Geschicke leitete er die Arbeiten der Kommission und gestaltete deren Tätigkeit zu einer ersprießlichen.

1850 wurde der Deutsch-Österreichische Telegraphenverein gegründet, dem Sachsen und Bayern sofort beitraten; 1858 erfolgte die Gründung des Allgemeinen Telegraphenvereins. Unter Schmückerts Mitwirkung wurde auch das preußische Postgesetz vom 5. Juni 1852 geschaffen. Durch dieses Gesetz, mit dem das jetzt gültige Postgesetz noch viele Punkte gemeinsam hat, wurde der lästige Postzwang für Reisende und das Postregal für Wasserstraßen aufgehoben und die Paketbeförderung freigegeben.

Auf dem Gebiete des Personalwesens wurde vieles verbessert. 1848 erschien die neue Prüfungsvorschrift für Postaspiranten sowie eine Verordnung, die die Ablegung einer Prüfung für höhere Dienststellen vorschrieb. Gleichzeitig wurde für Erlangung der höheren Dienststellen beim General-Postamt eine zweite Prüfung eingeführt.

Am 6. April 1850 wurde durch den Minister von der Heydt der deutsch-österreichische Postvereinsvertrag ratifiziert, der den Keim bildete zu dem Gedanken der Gründung eines Weltpostvereins.

Bis zum Jahre 1850 standen alle Postämter und Postexpeditionen unmittelbar unter dem General-Postamt. Jede Änderung mußte vom General-Postamt ausgehen, die kleinste Kursregelung vom General-Postamt verfügt werden. Schmückert, der die Notwendigkeit einer Dezentralisation der Verwaltung längst erkannt hatte, veranlaßte die Einrichtung der Ober-Postdirektionen. Bereits am 1. Januar 1850 konnten diese ihre Tätigkeit beginnen.

Ein glänzender Tag in Schmückerts Leben war der 10. Juni 1857, an dem er eine fünfzigjährige Dienstzeit vollendete. Der König zeichnete Schmückert zu diesem Jubiläum durch Verleihung des Roten Adler-Ordens 1. Klasse aus. In dem Schreiben, mit dem der Minister von der Heydt den Orden an Schmückert schickte, dankte er ihm für die treue, hingebende und erfolgreiche Unterstützung und schöpferische Tätigkeit. Die Mitglieder des General-Postamts widmeten ihm eine sehr herzlich gehaltene Adresse, in der sie betonten, daß ein günstiges Geschick sie zur Erreichung hochwichtiger Zwecke des allgemeinen Wohles Schmückert zur Seite gestellt habe, und daß sie mehr als andere zu künden hätten von dem Wohlwollen, mit

dem er in den Ernst der amtlichen Verhältnisse die Beweise seiner Güte und Teilnahme einzuflechten wüßte. Die Gesamtheit der höheren Postbeamten ließ dem Jubilar einen in Silber künstlerisch ausgeführten Obelisken von 30 cm Höhe mit Inschrift überreichen. Von Industriellen und Standespersonen der Rheinprovinz und Westfalens ging ihm eine Widmung in Form einer mit Malerei geschmückten Adresse zu. Der Kaiser von Rußland verehrte Schmückert eine kostbare Dose mit Brillanten und dem Emailporträt des Monarchen. Seine Vaterstadt Greifenberg ernannte ihn zum Ehrenbürger. Um allen Feierlichkeiten aus dem Wege zu gehen und den Tag in stiller Zurückgezogenheit zu verleben, hatte sich Schmückert nach Berchtesgaden begeben. Die Glückwünsche, Ehrengaben, Anerkennungen usw. wurden ihm am Morgen des 10. Juni vom Postsekretär Stephan, dem nachmaligen Staatssekretär des Reichs-Postamts, dem Schmückert mit väterlichem Wohlwollen zugetan war, überreicht. Von der tiefen Ergriffenheit und den Gefühlen Schmückerts bei diesen Ehrungen, zugleich aber auch von der Schlichtheit seines Charakters zeugen einige Briefe, die er am 10. Juni schrieb. An seine Mitarbeiter im General-Postamte schreibt er da u. a.: »Der Tag meines fünfzigjährigen Dienstlebens war von mir bestimmt, von der Welt zurückgezogen Gott dem Herrn zu leben, der in seiner ewigen unerforschlichen Weisheit Wunderbares und Großes an mir getan hat, dem ich Rechenschaft schulde, wie ich die mir von ihm verliehenen Gaben und Kräfte verwendet und vor dem ich zu bekennen hatte, wie weit ich zurückgeblieben in dem, was ich hätte leisten können und sollen. . . .«

Bei voller Geistes- und Körperfrische führte Schmückert seine Dienstgeschäfte bis zum Jahre 1861 weiter, wohnte auch am 18. Oktober 1861 in Königsberg der Krönung Wilhelms I. noch bei, fühlte aber dann ein Nachlassen seiner körperlichen und geistigen Spannkraft. Im folgenden Januar befiel ihn eine Lungenentzündung und am 3. Februar 1862 morgens 6 Uhr entschlief er sanft.

Das Begräbnis fand am 6. Februar von der Wohnung Spandauer Straße 22 aus statt.

Die Zeitungen widmeten dem Verstorbenen warme Nachrufe. An einer Stelle heißt es: »Wir haben den würdigen Generalpostdirektor Schmückert begraben, einen der angenehmsten alten Kavaliere Berlins, einen trefflichen Beamten ohne bureaukratischen Zopf, den Liebling der distinguierten Gesellschaft, einen Mann im edelsten Sinne des Wortes. . . .«

Schmückerts unmittelbarer Nachfolger ward von Philippsborn, bis Heinrich von Stephan, den sich Schmückert als späteren Nachfolger herangebildet hatte, die Zügel im General-Postamt ergreifen konnte.

Siebenundvierzig Jahre hatte Schmückert dem Postdienste seine besten Kräfte gewidmet. Er hatte vorbereitet, was auszuführen Stephan vorbehalten sein sollte: die Gründung des Weltpostvereins und die führende Stellung der deutschen Reichspost im Weltverkehr.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die drahtlose Telegraphie in und mit den Kolonien. Bei der Herbsttagung der Technischen Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees am 13. November 1911 machten die Direktoren der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie (Telefunken) Graf v. Arco und H. Bredow, Berlin, über die drahtlose Telegraphie interessante Mitteilungen, denen wir auszugsweise folgendes entnehmen. Der drahtlosen Telegraphie in den Kolonien stellen sich, soweit es sich um Gegenden mit tropischem Klima handelt, mancherlei Schwierigkeiten entgegen, von denen zwei besonders nachteilig sind: die starken elektrischen Störungen, unter denen die Empfangstationen zu leiden haben, und die geringe Signalstärke beim Telegraphieren am Tage im Gegensatze zu der großen Stärke der Signale bei Nacht.

In letzter Zeit ist es indes gelungen, den größten Teil dieser Schwierigkeiten zu überwinden. Die Funkensender mit hoher sekundlicher Funkenzahl sind heute so vervollkommnet, daß sie Impulse mit großer zeitlicher Regelmäßigkeit aussenden und dadurch eine akustische Wirkung im Fernhörer erzielen können, die man als musikalisch reinen Ton bezeichnen kann (System: »Tönende Löschfunken«). Das menschliche Gehirn besitzt die Eigenschaft, diese musikalischen Töne aus zischenden und brodelnden, bei Gewitterbildungen und -entladungen auftretenden Nebengeräuschen im Fernhörer, namentlich wenn eine gewisse Gewöhnung an den Ton stattgefunden hat, leicht herauszuhören. Als weiteres Mittel gegen die atmosphärischen Störungen kommen besondere Luftdrahtformen für den Empfang aus bestimmten Richtungen in Anwendung. Zur Beseitigung der zweiten Schwierigkeit, die sich in der Schwächung der Signale unter dem Einflusse der außerordentlichen Helligkeit der Tropensonne und auch schon des Nachts beim Aufgehen des Mondes zeigt, benutzt man viel größere elektrische Wellenlängen als früher. Mit diesen langen Wellen wird bei Nacht eine geringere Lautstärke erzielt als mit kurzen Wellen. Bei Tage dagegen zeigen die kurzen Wellen eine ungünstigere Wirkung als die langen.

Auch bei der Telegraphie mit den Kolonien sind zwei Hauptschwierigkeiten zu überwinden. Einmal die schon erwähnten starken Störungen des Empfängers durch elektrische Gewitterentladungen und zweitens die sehr große Entfernung, in unserem Falle fast 6000 km. Seit zwei Jahren besteht auf 3500 km ein dauernder Verkehr bei Tag und Nacht zwischen Irland und Canada. Die Bedingung für die Verdoppelung dieser Entfernung wäre Anwendung der vierfachen Energie bei großer Wellenlänge, was aber hinsichtlich der Antennenfrage auf Schwierigkeiten stößt. Sehr große Sendestationen erfordern nicht allein sehr große Erzeugereinrichtungen, sondern vor allem sehr hohe und dabei sehr ausgedehnte leitende Flächen als Antennen.

Der bisher 100 m hohe Turm der bekannten Versuchstation Nauen wird zur Zeit auf 200 m erhöht; gleichzeitig soll die Schwingungs-Energie verdreifacht, d. h. auf 100 KW Antennen-Energie gebracht werden. Da Nauen durch diese Neuerungen die energiestärkste Station der Erde wird, so kann man von ihr ganz beträchtliche Entfernungsleistungen erwarten, insbesondere eine Reichweite bis zu den afrikanischen Kolonien. Nauen hat bereits mit der kleinen Energie von 25 KW in der Antenne in der Richtung nach Westafrika etwa 4600 km Reichweite erzielt, und man kann auf Grund der bisher angestellten Vorversuche mit ziemlicher Sicherheit angeben, mit welcher

Energie die korrespondierenden Stationen Deutschland-Togo oder Kamerun ausgerüstet werden müssen, wenn ein Erfolg erzielt werden soll.

Mit der Anlage von Stationen in den Kolonien hat die Reichsregierung bereits begonnen. Seit Anfang 1911 sind die Stationen Muansa und Bukoba am Viktoria-Njansa-See in Betrieb, und zur Zeit werden Stationen nach dem System tönender Funken in Duala, Swakopmund und Lüderitzbucht aufgestellt.

In der Südsee besteht bereits eine funkentelegraphische Verbindung zwischen den Inseln Jap und Angaur. Es ist in Erwägung gezogen, die Station Jap zu vergrößern und außerdem in Rabaul, Nauru und Samoa Stationen zu errichten, die alle miteinander in Verbindung treten und an das deutsch-niederländische Kabel angeschlossen werden sollen.

Die Motorschiffahrt in den Kolonien. In einem bemerkenswerten, bei den Verhandlungen der Kolonial-Technischen Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees in Berlin am 13. November 1911 gehaltenen Vortrage lenkt Ingenieur Dr.-Ing. h. c. Diesel-München die Aufmerksamkeit auf die hohe Bedeutung der Motorschiffahrt auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen Sanga und Ubangi. Im allgemeinen erfordern die afrikanischen Flußläufe wegen ihrer ungemein wechselnden Wassermengen, der unregelmäßigen Beschaffenheit ihres Bettes, der zahlreichen Stromschnellen usw. besondere Bootskonstruktionen, meistens mehr oder weniger flachgehende Boote. In dieser Beziehung bestehen jedoch für die Technik keinerlei Schwierigkeiten. Man ist imstande, den Schiffen die Gestalt und den Tiefgang zu geben, die für die einzelnen Fälle erforderlich sind. Es ist gelungen, durch Einbauen der Schiffsschraube in einen Tunnel im Schiffsboden auch dann noch einen befriedigenden Antrieb zu bekommen, wenn der größte Teil der Schraube über dem Wasserspiegel steht. Wir sind daher imstande, für jedes überhaupt noch einigermaßen schiffbare Gewässer ein geeignetes Boot herzustellen. Es ist mithin auch die Möglichkeit eines Wasserverbindungswegs zwischen dem Kongobecken und dem Tschadsee, zwischen den Flüssen Ubangi und Schari oder zwischen dem Kamerunflusse Sanaga und dem in den Kongo fließenden Sanga nicht ausgeschlossen. Weniger einfach als die Frage des Schiffes ist die des Motors. Die Einrichtung von Dampfschifflinien auf den Kolonialgewässern ist bisher einzig und allein an dem Mangel eines geeigneten Motors gescheitert. Die Dampfmaschine ist für diesen Zweck allerdings probiert worden; sie ist auch auf einigen Flüssen, namentlich auf dem Nil und auf dem Kongo, zur Anwendung gekommen, für eine allgemeine großzügige Lösung der Frage ist sie aber nicht brauchbar. Abgesehen von dem unerschwinglichen Preise der Kohle in den Kolonien ist ein Maschinenbetrieb mit Kohlen undenkbar, weil es an Transportmitteln fehlt, um die erforderlichen Mengen an die verschiedenen Stationen des Inneren zu schaffen. Die einzige bisher mögliche und vielfach angewendete Lösung war der Betrieb der Dampfschiffe mit Holz. Bei größerer Ausdehnung des Verkehrs würden aber dadurch die Waldbestände derart gefährdet werden, daß darauf umfangreiche Schiffahrtspläne nicht aufgebaut werden können. Auch Explosionsmotore werden in den Kolonien schon vielfach benutzt; im Sinne einer wirklichen Motorschiffahrt sind sie aber nicht zu verwenden, weil der für solche Motore erforderliche Brennstoff, abgesehen von seiner Gefährlichkeit und der Schwierigkeit seiner Beförderung, zu teuer ist. Am geeignetsten für die Kolonialschiffahrt ist der seit einigen Jahren auch zur Schiffsmaschine

ausgebildete Dieselmotor. Die Brauchbarkeit dieses Motors in den Kolonien beruht auf der besonderen Art des für seinen Betrieb erforderlichen Brennstoffs und der Möglichkeit, diesen Brennstoff im Urzustand ohne jede Vorbereitung unmittelbar im Motorzylinder zu verbrennen, ferner auf seinem außerordentlich geringen Verbrauch an Brennstoff für je eine Pferdestärke und auf seiner Einfachheit, da alle Nebenapparate, wie Dampfkessel, Gaserzeuger usw., fehlen. Der Motor gebraucht zu seinem Betriebe beliebige Rohöle, gleichgültig welcher Herkunft, insbesondere die rohen Erdöle in dem Zustande, wie sie aus dem Boden kommen. Auch die sehr billigen Nebenerzeugnisse der Destillation dieser Öle sind ohne weiteres verwendbar. Diese Brennstoffe, die man mit dem allgemeinen Namen »Rohöle« bezeichnet, sind so billig und in so großen Mengen vorhanden, und ihre Gewinnungsorte sind so zahlreich auf dem Erdball verteilt, daß sie in den Hafenstädten der ganzen Welt fast zum gleichen Preise von 40 bis 70 Mark für die Tonne zu haben sind. Von diesem Brennstoffe verzehrt der Dieselmotor für die PS-Stunde nur etwa 200 g, so daß der Brennstoffpreis für diese Leistung sich nur auf durchschnittlich 1 Pf. stellt. Da die Dieselmotorschiffe an den Flußmündungen oder den Kopfstationen beliebig viel flüssigen Brennstoff aufnehmen können, so sind sie imstande, tatsächlich wochenlange Fahrten auf Tausende von Kilometern auszuführen. Noch wenig bekannt ist die Möglichkeit, die fetten pflanzlichen und tierischen Öle ebenfalls im Dieselmotor ohne weiteres zu verbrennen. In neuester Zeit sind im großen Maßstabe Versuche gemacht worden, Dieselmotore mit Erdnußöl zu betreiben, die einen vollen Erfolg gehabt haben. Durch die Verwertung der in den afrikanischen Kolonien in großen Mengen vorkommenden und leicht zu kultivierenden Erdnuß könnte der Dieselmotor nicht nur aus eigenen Mitteln der Kolonien betrieben werden, sondern dadurch selbst wieder im hohen Maße die weitere Ausbildung der Landwirtschaft beeinflussen. In geeigneten Flußgebieten macht die Schiffahrt mit Dieselmotoren im jetzigen Stadium die Haupteisenbahnlinien überflüssig; ein groß angelegtes Verkehrsystem mit Dieselmotorschiffen kann die Reichtümer des Landes in einfacher und billiger Weise nach den Küsten führen. Für unser neues durch die Marokkoverhandlungen erworbenes Kamerun-Hinterland ist die Frage der Schiffahrt verhältnismäßig günstig lösbar, da es den großen schiffbaren Nebenfluß des Kongo, den Sanga, vollständig umfaßt und dadurch die Verbindung Kameruns mit dem Kongofluß in deutschen Besitz bringt; ebenso ist ein Zugang zum größten und wichtigsten Nebenflusse des Kongo, dem Ubangi, geschaffen. Diese schiffbaren Verbindungen werden für die Erschließung und wirtschaftliche Durchdringung Kameruns und seines Hinterlandes eine Hauptrolle spielen, und es ist nicht ausgeschlossen, daß dadurch dieses Hinterland zu einer nützlichen und einträglichen Kolonie ausgebildet werden kann. Die Wichtigkeit der Motorschiffahrt in unseren Kolonien und deren Folgen können nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die ganze Verkehrspolitik der Kolonien kann dadurch auf ganz neue verheißungsvolle Wege gelenkt werden.

Zur weiteren Förderung der Frage einer deutschen Motorschiffahrt auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen erteilte der Vorstand in der Sitzung des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees am 28. November 1911 seine Zustimmung zur Ausführung einer Kongo–Ubangi-Sanga-Expedition durch die Technische Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees. Der Expedition ist die Aufgabe gestellt, die Unterlagen für eine deutsche Motorschiffahrt in diesem Stromgebiete zu schaffen zum Zwecke der wirtschaftlichen Erschließung der neu erworbenen Kamerungebiete.

Telegrammverkehr mit Rußland. Nach Zusammenstellungen im russischen Post- und Telegraphen-Journal für November 1911 hat im Jahre 1908 der Austausch von Telegrammen zwischen westeuropäischen Staaten und den 16 bedeutendsten Städten Rußlands in folgenden Zahlen stattgefunden.

Land	Petersburg	Moskau	Odessa	Riga	Warschau	Libau	Rostow (Don)	Helsingfors
Österreich-Ungarn	47 187	19 445	14 924	2 981	35 315	748	2 658	1 099
Großbritannien .	154 208	45 207	52 872	58 349	7 674	32 551	6 489	15 350
Deutschland	251 332	147 040	89 192	70 146	54 124	33 752	49 913	39 309
Frankreich......	153 521	47 097	14 406	14 351	10 344	2 987	3 664	5 463
Belgien	15 737	5 712	10 500	10 753	4 009	5 978	3 469	2 167
Niederlande.....	23 741	3 266	11 769	6 062	3 542	3 614	6 988	1 081
Dänemark	28 795	2 279	1 245	5 315	3 434	13 569	1 007	8 248
Italien	29 816	11 725	9 528	1 171	7 177	107	13 035	891
Schweden	22 696	2 702	—	3 863	770	11 799	101	21 377
Schweiz	22 696	11 966	3 239	1 058	8 691	330	1 263	827.

Land	Nikolajew	Lodz	Kiew	Taganrog	Reval	Wyborg	Baku	Tiflis
Österreich-Ungarn	6 128	6 154	9 364	1 162	392	250	2 704	1 987
Großbritannien .	8 881	9 864	7 567	4 770	11 099	5 317	3 955	1 809
Deutschland	25 046	35 931	6 817	19 028	11 756	16 309	6 054	8 552
Frankreich......	15 925	6 106	6 129	6 366	3 775	1 800	2 033	6 242
Belgien	6 493	3 279	624	3 293	—	478	1 828	1 044
Niederlande.....	3 924	135	160	1 497	493	525	1 221	—
Dänemark	792	38	475	132	1 744	1 650	1 857	—
Italien	6 964	713	1 103	5 553	46	92	2 184	752
Schweden	—	50	1 050	5	471	2 484	1 207	—
Schweiz	1 131	1 938	4 086	—	350	116	1 054	1 284

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 5. **BERLIN, MÄRZ.** **1912.**

Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens.[1])

Von W. Heß, Postrat in Oppeln.

Der 1910 erschienene Aufsatz über »Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens« (Archiv 1910, S. 445 ff., 481 ff. und 521 ff.) war mit Ende April 1910 abgeschlossen. Die vorliegende Arbeit umfaßt die Zeit vom 1. Mai 1910 bis Ende 1911. In der Gliederung und Anordnung des Stoffes sind gegenüber der ersten Arbeit keine wesentlichen Änderungen eingetreten.

Vorauszuschicken ist, daß in der Berichtszeit wiederum, und zwar in der Zeit vom 6. bis 9. November 1911, im Reichs-Postamt unter dem Vorsitze des Staatssekretärs und unter Heranziehung der Ober-Postdirektoren eine Postkonferenz stattgefunden hat, bei der u. a. mannigfache, die Vereinfachung des Betriebs- und Verwaltungsdienstes angehende Fragen beraten worden sind.[2])

Ferner ist am 5. Dezember 1911 im Reichs-Postamt unter Beteiligung von Kommissaren anderer Reichsressorts usw. eine Besprechung mit Vertretern von Handel, Industrie, Landwirtschaft, Gewerbe und Handwerk zu dem Zwecke abgehalten worden, die Wünsche der inter-

[1]) Die Abkürzungen in den Anmerkungen bedeuten: »A.« = Amtsblatt des Reichs-Postamts, »A.V.« = Amtsblatt-Verfügung, »G.Vf.« = Generalverfügung des Reichs-Postamts, »Vf.« = Verfügung des Reichs-Postamts, »D.V.Z.« = Deutsche Verkehrs-Zeitung.

[2]) D.V.Z. 1911, S. 496.

essierten Kreise hinsichtlich der künftigen Ausgestaltung des Postscheckverfahrens zu hören, um sie bei der bevorstehenden gesetzlichen Regelung des Postscheckverkehrs verwerten zu können.[1])

A. Ermäßigungen der Taxen und Gebühren und Erleichterungen in den Versendungsbedingungen oder in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen.

1. Innerer Verkehr (Reichs-Postgebiet).

Unter den Verbesserungen des Postdienstes im inneren Verkehr während der Berichtszeit nehmen die erste Stelle ein:

die Einführung des Ortsschnelldienstes und des Eilabholungsdienstes vom 1. April 1911 ab[2]) und

die Zulassung von Brieftelegrammen vom 1. Oktober 1911 ab.[3])

Der Ortsschnelldienst wurde — gemäß einer bei den Beratungen des Postetats für 1910 dem Reichstage gemachten Zusage — eingeführt, um dem Publikum einen Ersatz zu bieten für die früher von Eilbotenanstalten (sogenannten »Messenger-Boy-Instituten«) geübte, diesen Anstalten jedoch gesetzlich nicht gestattete Beförderung von Briefen. Die Einrichtung besteht darin, daß die Postanstalten in größeren Städten ermächtigt worden sind, während der Tagesstunden von 6 Uhr morgens bis 10 Uhr abends auf Anruf durch Fernsprecher oder auf schriftliches oder mündliches Verlangen gegen Erhebung verhältnismäßig niedriger Gebühren (in den meisten Orten einheitlich 50 Pf., in Orten von besonders großer Ausdehnung je nach der Entfernungszone 50 Pf., 75 Pf., 1 *M* oder 1 *M* 25 Pf.) besondere Boten zu entsenden, die bei den Auftraggebern gewöhnliche Briefsendungen an Empfänger im Ortsbestellbezirk abzuholen und sogleich den Adressaten zuzustellen sowie auf Wunsch dem Auftraggeber auch sofort eine schriftliche Antwort des Adressaten zurückzubringen haben. Für die Überbringung der Antwort ist eine mäßige Zuschlaggebühr (in Orten mit Einheitstarif 25 Pf., in Orten mit Zonentarif je nach den Entfernungen 25, 40, 50 oder 65 Pf.) zu entrichten. Einem Boten können auch gleichzeitig mehrere Sendungen an den nämlichen oder auch an verschiedene, jedoch nicht mehr als an zwei Empfänger übergeben werden. Für den Auftrag an einen zweiten Empfänger werden 20 Pf., für die zweite und jede weitere Sendung an den nämlichen Empfänger je 10 Pf. mehr erhoben.[4]) Um den Wünschen des Publikums möglichst entgegenzukommen, wurde ferner gestattet, daß die Boten auch unadressierte Briefe zur Bestellung übernehmen, wenn der Empfänger mündlich genau bezeichnet wird,[5]) und daß die peinliche Innehaltung der sonst für Briefe vorgeschriebenen Meistgewichtsgrenze von 250 g nicht in Anspruch genommen wird.[6]) Vom 1. Juli 1911 ab können sich die

[1]) D.V.Z. 1911, S. 522 und S. 542/543.

[2]) Vf. vom 26. Dezember 1910, I./II. O. 3336, I./II. O. 3483 und I./II. O. 3485; D.V.Z. 1910, S. 562; 1911, S. 1 ff., S. 105 und S. 561.

[3]) A.V. 127 vom 5. September 1911; D.V.Z. 1911, S. 403/404 und S. 561/562.

[4]) Vf. vom 26. Dezember 1910, I./II. O. 3336; D.V.Z. 1910, S. 562; 1911, S. 1 ff. und S. 105.

[5]) Vf. vom 26. Dezember 1910, I./II. O. 3483; D.V.Z. 1911, S. 561.

[6]) D.V.Z. 1911, S. 561.

Auftraggeber, die Fernsprechanschluß haben, die etwaige Antwort des Empfängers vom Boten durch Fernsprecher von der öffentlichen Fernsprechstelle aus zusprechen lassen, die der Wohnung des Empfängers am nächsten liegt.[1]) Schließlich ist nachträglich für solche Aufträge, die unter gleichzeitiger Übergabe der abzutragenden Sendungen vom Auftraggeber mündlich beim Auftragsamt erteilt werden, die Gebühr für alle Zonen um je 10 Pf. ermäßigt worden.[2])

Durch den Eilabholungsdienst wurde dem Publikum die beschleunigte Auflieferung von gewöhnlichen Briefsendungen zur Post wesentlich erleichtert. Sämtliche Postanstalten, einschließlich der Postagenturen, haben auf Wunsch der Absender gewöhnliche Briefsendungen, die zur Postbeförderung bestimmt sind, in Orten mit öffentlichen Rohrposteinrichtungen auch Rohrpostsendungen, ferner seit dem 1. Juli 1911 auch Telegramme, gegen eine Gebühr von 25 Pf. aus den Wohnungen usw. der Absender abholen zu lassen. Die Anträge können mündlich, schriftlich oder durch Fernsprecher gestellt werden.[3])

Durch die Zulassung von Brieftelegrammen, d. h. von Telegrammen die, in den Abendstunden aufgeliefert und während der Nacht befördert, nach ihrer telegraphischen Übermittelung die Eigenschaft von Briefen erhalten und als solche weiterbehandelt werden, wurde ein neues Verkehrsmittel geschaffen, das die Schnelligkeit des Telegramms mit der Ausführlichkeit des Briefes verbindet.[4]) Die Gebühr beträgt 1 Pf. für das Wort, mindestens 50 Pf. für ein Telegramm. Der neue Dienst erstreckt sich auf den gesamten inneren deutschen Verkehrsbereich. Am Schlusse des Jahres 1911 nahmen an ihm 78 Orte teil, darunter acht in Bayern und einer in Württemberg.[5])

Seit Mitte 1910 haben die Postanstalten auch bei der Einbürgerung des Reichsschuldbuchs und des Preußischen Staatsschuldbuchs durch Verabfolgung der erforderlichen Formulare an das Publikum sowie durch Erteilung von Auskunft und praktischer Anleitung hinsichtlich der Buchschuldanmeldungen mitzuwirken.[6]) Ferner ist den Postanstalten seit dem 1. April 1911 die Zahlung der Invalidengebührnisse (Kriegs-, Verstümmelungs- und Alterszulage, Beihilfe, Pensionszuschuß usw.) an die aus dem Zivildienste des Reichs mit Beamtenpension geschiedenen Militärinvaliden der Unterklassen übertragen, die bisher den Regierungshauptkassen, Kreis-, Steuer- usw. -kassen oblag.[7])

Im übrigen sind auf dem Gebiete des Postwesens im inneren Verkehr folgende Verbesserungen und Vereinfachungen eingetreten.

a) Ermäßigungen der Taxen und Gebühren.

In erster Linie ist anzuführen die Verbilligung des Verkehrs zwischen benachbarten Postorten durch Einbeziehung zahlreicher

[1]) D.V.Z. 1911, S. 318 und S. 561.

[2]) Vf. vom 3. September 1911, I./II. O. 2050; D.V.Z. 1911, S. 416.

[3]) Vf. vom 26. Dezember 1910, I./II O. 3485, und vom 30. Juni 1911, II/I. E. 2221; D.V.Z. 1910, S. 562; 1911, S. 1 ff., S. 105 u. S. 318.

[4]) A.V. 127 vom 5. September 1911; D.V.Z. 1911, S. 403/404 und S. 561/562.

[5]) D.V.Z. 1911, S. 562.

[6]) A.V. 97 und 105 vom 14. und 24. Juni 1910 und A.V. 11 und 22 vom 18. Januar und 13. Februar 1911; D.V.Z. 1910, S. 560.

[7]) A.V. 27 vom 28. Februar 1911.

neuer Orte in den sogenannten »Nachbarortsverkehr«. Zu dem Verzeichnisse der Nachbar-Postorte sind in der Berichtszeit drei Nachträge erschienen.[1])

Ermäßigt wurden ferner die Gebühren für die Nachsendung gewöhnlicher Postanweisungen auf telegraphischem Wege, indem die Postanweisungsgebühr von der zu übermittelnden Summe nicht mehr abzuziehen ist.[2]) Im weiteren wurde die Gebühr für die Abstempelung von Kartenbriefen, Postkarten, Briefumschlägen, Streifbändern und offenen Drucksachenkarten mit dem Freimarkenstempel durch die Reichsdruckerei für Rechnung Privater verbilligt. Diese Gebühr, die im August 1909 auf 3 ℳ 50 Pf. für jedes volle oder angefangene Tausend festgesetzt worden war (Archiv 1910, S. 456), wurde zunächst am 1. Oktober 1910 auf 3 ℳ für jedes volle oder angefangene Tausend und bei gleichzeitiger Abstempelung von mehr als 10 000 Stück auf 30 ℳ für die ersten 10 000 Stück und 2 ℳ für jedes weitere Tausend ermäßigt.[3]) Seit dem 1. September 1911 ist eine nochmalige Ermäßigung dadurch eingetreten, daß die Gebühr bei Abstempelung von 10 000 oder weniger Stück der gleichen Wertgattung nur noch 1 ℳ 50 Pf. für jedes volle oder angefangene Tausend und bei mehr als 10 000 Stück der gleichen Gattung nur noch 15 ℳ für die ersten 10 000 Stück und 1 ℳ für jedes weitere Tausend beträgt.[4])

Von Erleichterungen, die für kleinere Gruppen von Auflieferern oder Empfängern in Frage kommen, sei erwähnt, daß seit Mai 1910 Postkarten von Seefahrern mit Mitteilungen über Beobachtungen, die für die Schiffahrt Interesse haben, zur portofreien Beförderung zugelassen sind[5]), daß im Juli 1910 auch den Offizieren des Beurlaubtenstandes und den Offizieren außer Dienst in bestimmten Fällen die Anwendung des Portofreiheitsvermerks »Militaria« eingeräumt[6]) und im November 1910 der »Verteilungstelle für die Kaliindustrie« und der »Berufungskommission für die Kaliindustrie« für die von ihnen ausgehenden und an sie gerichteten Postsendungen die Portofreiheit zugestanden wurde[7]), sowie daß neuerdings Formulare zu Post-Zustellungsurkunden unentgeltlich auch an die Staatsanwaltschaften geliefert werden.[8])

b) Erleichterungen in den Versendungsbedingungen.

Von größerer Bedeutung als die unmittelbaren Tax- und Gebührenermäßigungen waren die Erleichterungen in den Versendungsbedingungen.

Neu zugelassen wurde vom 1. Dezember 1910 ab die Einlieferung von Paketen, Einschreibsendungen, Sendungen mit Wertangabe und Postanweisungen zur Eilbestellung an Empfänger im Orts- und Landbestellbezirke der Aufgabe-Postanstalt.[9]) Bis dahin war die Eilbestellung von Sendungen aus und nach dem nämlichen Orts- und Landbestellbezirk auf gewöhnliche Briefsendungen beschränkt (Archiv 1910, S. 450).

---

[1]) Nachtrag XXI: A.V. 156 vom 28. September 1910; Nachtrag XXII: A.V. 208 vom 17. Dezember 1910; Nachtrag XXIII: A.V. 135 vom 20. September 1911. Durch die Nachträge XXI und XXII sind auch Erweiterungen des Nachbarortsverkehrs für Berlin und Vororte bekanntgegeben worden.

[2]) A.V. 102 vom 15. Juni 1910.

[3]) A.V. 149 vom 23. September 1910; D.V.Z. 1910, S. 428.

[4]) A.V. 116 vom 5. August 1911; D.V.Z. 1911, S. 386/387.

[5]) A.V. 81 vom 20. Mai 1910.

[6]) A.V. 111 vom 3. Juli 1910.

[7]) A.V. 188 vom 14. November 1910.

[8]) Vf. vom 7. November 1911, I. O.; D.V.Z. 1911, S. 523.

[9]) A.V. 193 vom 18. November 1910; D.V.Z. 1910, S. 499.

Ferner wurde die Beförderung von Cereisen-Feuerzeugen ohne Benzinfüllung mit der Post gestattet.[1])

In den Vorschriften über die zulässigen oder erforderlichen Angaben auf der Außenseite der Briefsendungen traten nachstehende Erleichterungen ein. Bei gewöhnlichen Briefsendungen an Abholer, die Inhaber eines Postschließfachs sind, kann seit November 1910 in der Aufschrift statt des Namens des Schließfachinhabers einfach die Bezeichnung »Postschließfach (Nr.)«, »Postfach (Nr.)« oder »Schließfach (Nr.)« angegeben sein.[2]) Briefe usw. mit dem Vermerke »Portopflichtige Dienstsache« brauchen seit Juli 1910 nicht mehr mit öffentlichem Siegel oder Stempel verschlossen zu werden; es genügt, wenn an Stelle dieses Verschlusses der Stempel usw. der absendenden Behörde auf der Vorderseite des Briefumschlags abgedruckt ist.[3]) Auf die von der Privatindustrie hergestellten Postkarten dürfen seit Mitte 1910 am unteren Rande der Vorderseite Streifen mit der Adresse des Empfängers aufgeklebt werden.[4]) Bei Verwendung der am 1. Juli 1910 neu eingeführten Nachnahmekarten und Nachnahmepaketadressen mit anhängender Postanweisung (Archiv 1910, S. 457) ist die Angabe des Namens und Wohnorts des Absenders unmittelbar unter dem Nachnahmebetrage nicht mehr erforderlich.[5]) Ferner können den gewöhnlichen Briefsendungen mit Nachnahme (ausschließlich solcher in Kartenform), bei denen die eingezogenen Beträge mittels Zahlkarte an das Postscheckamt gesandt werden sollen (Archiv 1910, S. 454), die ausgefüllten Nachnahmezahlkarten auch in einer auf der Rückseite des Briefes, der Drucksache usw. angebrachten, mit einer Verschlußklappe versehenen, offenen Tasche beigefügt werden.[6])

Von den Vereinfachungen, die nur bestimmte Gattungen von Sendungen betreffen, seien noch folgende erwähnt.

Im Februar 1910 wurde nachgegeben, daß Briefe, die das zulässige Meistgewicht von 250 g überschreiten, aber durch die Aufgabe-Postanstalt versehentlich abgesandt worden sind, nicht mehr als unzulässig nach dem Aufgabeorte zurückzuleiten, sondern ausnahmsweise dem Empfänger zuzustellen sind, wenn dieser bereit ist, den Unterschiedsbetrag zwischen dem auf der Sendung verrechneten Franko und dem Paketporto nebst dem etwaigen Paketbestellgelde zu entrichten (Archiv 1910, S. 451). Dieses Zugeständnis wurde im März 1911 noch dahin erweitert, daß solche Briefe, auch wenn die Überschreitung des Meistgewichts bereits bei der Aufgabe-Postanstalt bemerkt wird, dieser aber der Absender unbekannt ist, in jedem Falle zunächst nach dem Bestimmungsorte zu befördern und dort dem Empfänger zur Annahme gegen Erfüllung der vorerwähnten Bedingung anzubieten sind.[7])

Durch die Privatindustrie hergestellte Postkarten werden neuerdings auch dann zur Beförderung gegen die Postkartentaxe zugelassen, wenn sie doppelt so schwer oder bis zu $^1/_2$ cm größer sind als die amtlichen Formulare.[8])

Bei Drucksachen in Form offener Karten ist die Beschränkung, daß sie die Größe der Formulare zu Postpaketadressen nicht wesentlich

---

[1]) A. 1910, S. 276; D.V.Z. 1910, S. 450.
[2]) A. 1910, S. 244; D.V.Z. 1910, S. 439/440.
[3]) A.V. 112 vom 5. Juli 1910.
[4]) A.V. 92 vom 31. Mai 1910; D.V.Z. 1910, S. 237.
[5]) A.V. 91 und 215 vom 30. Mai und 21. Dezember 1910; D.V.Z. 1910, S. 317.
[6]) A. 1911, S. 88.
[7]) A.V. 43 vom 24. März 1911; D.V.Z. 1911, S. 562.
[8]) D.V.Z. 1911, S. 176.



überschreiten dürfen (Archiv 1910, S. 452), seit dem 1. Januar 1911 weggefallen; seitdem sind offene Drucksachenkarten allgemein zugelassen, sofern sie nur überhaupt zur Beförderung mit der Briefpost geeignet sind.[1]) Ungefähr gleichzeitig wurde auch die Vorschrift aufgehoben, daß bei den offen zu versendenden dreiteiligen Drucksachenkarten ohne Verschlußeinrichtung die Aufschriftseite der Karte stets am oberen Rande mit den übrigen Kartenteilen zusammenhängen müsse.[2]) Hinsichtlich der Aufnahme von handschriftlichen Zusätzen in Drucksachen ist nachgegeben worden: im Juni 1910, daß außer bei Preislisten, Börsenzetteln, Handelszirkularen und Prospekten auch bei Annoncen-Anerbieten Zahlen nebst Zusätzen, die als Bestandteile der Preisbestimmung zu betrachten sind, mit der Feder oder auf mechanischem Wege eingetragen oder berichtigt werden dürfen[3]), ferner im August 1911, daß bei Nachnahmekarten mit dem Vordrucke: »Laut $\frac{\text{Anzeige}}{\text{Rechnung}}$ vom . . .« der Tag handschriftlich angegeben werden kann.[4]) Offene Sendungen mit bedruckten Papierbogen oder Papierstücken, die bisher als Drucksachen nicht eingeliefert werden durften, wenn ihr Inhalt als Muster des Papiers dienen soll, sind neuerdings insoweit gegen die Drucksachentaxe zugelassen, als die Papierbogen oder Papierstücke nicht lediglich das Papier, sondern gleichzeitig oder allein den Druck bemustern, wie dies beispielsweise bei Proben von Siegelmarken, Flaschen- und Zigarrenkistenetikettes, Plakaten, Fahrscheinen, Badekarten, Brückengeldquittungen usw. der Fall zu sein pflegt.[5])

Auf Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere gemeinschaftlich bezieht sich die Bestimmung, daß derartige Gegenstände, wenn sie den Vorschriften der Postordnung nicht entsprechen, aber versehentlich abgesandt worden sind, ähnlich wie die das Meistgewicht von 250 g überschreitenden Briefe (vgl. S. 133), nicht mehr sogleich zurückzuleiten, sondern zunächst den Empfängern vorzuzeigen sowie auszuhändigen sind, wenn diese das höhere Briefporto oder Paketporto nebst etwaigem Bestellgelde[6]), bei offenen gedruckten Karten die Gebühr für unzureichend frankierte oder unfrankierte Postkarten[7]) nachzahlen.

Bei Paketen aus dem Zollinlande, die den Vermerk »in Deutschland zollpflichtig« tragen, ist die Frist zur Beantwortung etwaiger Unbestellbarkeitsmeldungen seit dem 1. Juni 1911 auf 30 Tage verlängert worden.[8])

c) Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen über die Benutzung der Posteinrichtungen.

Hier sind besonders hervorzuheben die zahlreichen Maßnahmen zur Verbesserung des Postscheckdienstes und die damit im engen Zusammenhange stehenden Bestrebungen zur Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs.

Wichtig ist in dieser Beziehung zunächst die Zulassung der Verwendung von Postschecks seit Mai 1910[9]) und von Schecks auf die im § 2 des

---

[1]) A.V. 215 vom 21. Dezember 1910; D.V. Z. 1910, S. 561/562.
[2]) A.V. 206 vom 15. Dezember 1910; D.V. Z. 1910, S. 562.
[3]) A.V. 89 vom 1. Juni 1910; D.V. Z. 1910, S. 273/274.
[4]) A. 1911, S. 212.
[5]) D.V. Z. 1911, S. 428.
[6]) A.V. 108 vom 27. Juni 1910; D.V. Z. 1910, S. 317.
[7]) A.V. 28 vom 28. Februar 1911; D.V. Z. 1911, S. 562.
[8]) A.V. 80 vom 20. Mai 1911.
[9]) A.V. 88 vom 27. Mai 1910.

Scheckgesetzes vom 11. März 1908 (R. G. Bl. S. 71) bezeichneten Banken, Anstalten, Genossenschaften und Sparkassen seit 1. April 1911 [1]) zu Zahlungen an Postkassen. Derartige Schecks werden nunmehr von den Postkassen in Zahlung genommen sowohl bei Begleichung von Beträgen aller Art, die die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung aus einem bestehenden Schuldverhältnisse zu fordern hat, z. B. von Fernsprechgebühren, gestundeten Portobeträgen, Portopauschsummen, Mieten für die Benutzung von Grundstücken, Gebühren für Privatbriefkasten, Schließfachgebühren usw., als auch bei Einzahlung von Postanweisungen, bei Einkauf von Wertzeichen im Betrage von mindestens 20 ℳ, bei Entrichtung von Zeitungsgeld seitens der Bezieher und bei Entrichtung der Gebühren für außergewöhnliche Zeitungsbeilagen und der Zeitungsgebühr seitens der Verleger. Auf das Verfahren bei Einzahlungen von Postanweisungen finden die Bestimmungen für die Einzahlung von Giro-Postanweisungen (Archiv 1910, S. 454/455) sinngemäße Anwendung. [1 u. 2]) Eine engere Verbindung des Postscheckverkehrs mit dem Reichsbankgiroverkehr fand dadurch statt, daß zunächst vom 15. Mai 1911 ab das Berliner Postscheckamt [2]) und später die Postscheckämter in Breslau, Cöln, Frankfurt (Main), Hamburg und Leipzig [3]) den Abrechnungstellen der Reichsbank in diesen Städten als Mitglieder beigetreten sind. Dadurch wurden die den Abrechnungstellen angehörenden Banken in die Lage versetzt, ihre Postschecks (Kassenschecks), die sie bisher an den Kassen der Postscheckämter vorlegen mußten, durch Abrechnung zu erledigen und auch die Postschecks ihrer Kunden zur Einlösung zu übernehmen. Die Ausnutzungsfähigkeit dieser Einrichtung ist um so höher, als die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für die auf diese Weise auszugleichenden Postschecks — ausgenommen die durch die Abrechnungstelle der Reichsbank in Hamburg zu verrechnenden — von der Innehaltung des sonst festgesetzten Höchstbetrags von 10 000 ℳ abgesehen hat. [2 u. 3]) Schon in der ersten Woche nach dem Beitritte des Berliner Postscheckamts wurden denn auch zwischen diesem Amte und den der Abrechnungstelle der Reichsbank angehörenden Berliner Banken nicht weniger als 3970 Schecks im Gesamtbetrage von 53,8 Millionen Mark bargeldlos verrechnet. [4])

Seit Juni 1910 werden ferner den Kontoinhabern auf Wunsch von den Postscheckämtern über die durch Postscheck oder durch Überweisung erteilten Aufträge unter Benutzung von besonderen Formularen zu Lastschriftzetteln, die in Blocks zu 100 Stück für 20 Pf. abgegeben werden, Einlieferungsbescheinigungen erteilt, aus denen der Name usw. des Zahlungsempfängers ersichtlich ist. [5]) Am 1. Oktober 1910 wurden, um den Kontoinhabern die Abführung der Nachnahmebeträge auf ihr Postscheckkonto zu erleichtern, besondere Formulare zu Nachnahmekarten und Nachnahmepaketadressen mit anhängender Zahlkarte — ähnlich den Nachnahmekarten und Nachnahmepaketadressen mit anhängender Postanweisung (Archiv 1910, S. 457) — eingeführt (Preis 5 Pf. für je 10 Stück). [6]) Gleichzeitig erhielt das Formular zur Zahlkarte eine zweckmäßigere Gestaltung, indem seine Höhe der der Postanweisungsformulare angepaßt wurde. [6]) Seit Januar 1911 werden von den Postanstalten auch solche

[1]) A.V. 5 vom 5. Januar 1911; G.V. 2 vom 5. Januar 1911.
[2]) D.V. Z. 1911, S. 252/253.
[3]) D.V. Z. 1911, S. 407 und S. 534.
[4]) D.V. Z. 1911, S. 269.
[5]) A.V. 18 vom 8. Juni 1910; D.V. Z. 1910, S. 276.
[6]) A.V. 131 vom 30. August 1910; D.V. Z. 1910, S. 388.



Zahlkarten, die in Briefordnern, Schnellheftern usw. aufbewahrt worden sind und daher Durchlochungen tragen, zur Einlieferung angenommen, sofern sich die Durchlochungen an der linken Schmalseite des Abschnitts befinden und infolgedessen die Angaben für Kontonummer und Betrag nicht beeinträchtigt werden.[1]) Im März 1911 wurde abermals ein neues verbessertes Scheckformular in Kartenform in der Größe der Normalbriefumschläge eingeführt, das sich ungefaltet in den Briefumschlag legen läßt und außerdem den Vorteil hat, daß der Druck auf der Vorderseite in der Längsrichtung, also nicht mehr quer, verläuft. Auch wurden bei dem neuen Formulare, den Wünschen des Publikums entsprechend, der im Scheckhefte verbleibende Stamm verbreitert sowie der Raum für die Quittung des Zahlungsempfängers vergrößert.[2]) Bald darauf wurde für die Herstellung von Nachnahmeformularen mit anhängender Zahlkarte durch die Privatindustrie nachgegeben, daß die Zahlkarte ohne die für die Eintragung der Kontonummer sonst vorgeschriebene Schraffierung angefertigt werden darf, wenn die Kontonummer bei dem Drucke des Formulars gleich mit vorgedruckt wird.[3]) Im Juli 1911 gelangten besondere Geschäftsformulare mit anhängender Zahlkarte zur Ausgabe, die von den Postscheckämtern zum Preise von 50 Pf. für je 50 Stück bezogen werden können; die Postscheckämter übernehmen gegen Erstattung der Kosten auch das Bedrucken des eigentlichen Geschäftsformulars sowie die Ausführung von Vordrucken (Kontonummer usw.) auf der Zahlkarte.[4]) Ferner wurden um die nämliche Zeit besondere Formulare — in Blocks zu 100 Stück (Preis 15 Pf. für einen Block) — eingeführt zu Zetteln mit Mitteilungen an die Gutschriftempfänger, die von dem Inhaber eines Postscheckkontos den etwaigen Sammelüberweisungen beigefügt werden dürfen.[5]) Im weiteren werden seit November 1910 die von den Postscheckämtern auszustellenden Zahlungsanweisungen an Empfänger, die selbst ein Postscheckkonto haben, für den Fall, daß ausnahmsweise die Barzahlung statt der Gutschrift gewünscht wird, mit einem besonderen Stempel »Barzahlung« oder »Zahlung aus eigenem Konto« versehen.[6]) Wichtige Neuerungen waren es auch, daß seit September 1911 die Bestellgebühr für Zahlungsanweisungen vom Aussteller des Schecks im voraus entrichtet werden kann, wenn der Empfänger im Reichs-Postgebiete wohnt[7]), sowie daß um die nämliche Zeit die Postanstalten ermächtigt wurden, bei Zahlungsanweisungen auf Verlangen zunächst einen Teil des fälligen Betrags auszuzahlen, wenn ihnen die erforderlichen Mittel nicht sogleich voll zur Verfügung stehen.[8]) Neuerdings ist ferner den Kontoinhabern gestattet worden, bei Einsendung von Postschecks, deren Betrag an Empfänger im Ausland auf Postanweisung ausgezahlt werden soll, dem Scheck ein ausgefülltes Formular zur internationalen Postanweisung beizufügen. Die Scheckaussteller haben dadurch den Vorteil, daß sie auf dem Abschnitte der Postanweisungen Mitteilungen für die Empfänger niederschreiben können.[9]) Schließlich hat das amtliche Ver-

[1]) A.V. 4 vom 5. Januar 1911; D.V.Z. 1911, S. 13.
[2]) A.V. 29 vom 3. März 1911; D.V.Z. 1911, S. 94/95.
[3]) D.V.Z. 1911, S. 165.
[4]) A.V. 115 vom 29. Juli 1911; D.V.Z. 1911, S. 366 und S. 562.
[5]) A.V. 106 vom 12. Juli 1911; D.V.Z. 1911, S. 338 und S. 562.
[6]) A.V. 196 vom 25. November 1910.
[7]) A.V. 130 vom 13. September 1911; D.V.Z. 1911, S. 438.
[8]) D.V.Z. 1911, S. 428.
[9]) A.V. 174 vom 26. November 1911; D.V.Z. 1911, S. 534.

zeichnis der Kontoinhaber insofern eine bessere Ausgestaltung erfahren, als darin, den Wünschen aus den Kreisen des Publikums entsprechend, im weiteren Umfang Angaben über Beruf und Geschäftszweige der Kontoinhaber aufgenommen werden.[1]) Außerdem wird neuen Kontoinhabern bei Eröffnung des Kontos ein Auszug aus den wichtigeren seit dem Erlaß der Postscheckordnung ergangenen Verfügungen des Reichs-Postamts über den Postscheckverkehr unentgeltlich geliefert.[2]) Wegen der für die Teilnehmer am Postscheckverkehr getroffenen Möglichkeit, auch die Staats- und Gemeindesteuern im Postscheck-Abrechnungswege zu entrichten, sowie wegen einiger anderen Einzelheiten, betreffend die Verbesserung des Postscheckdienstes, vgl. Archiv 1911, S. 289ff.

Der Förderung des bargeldlosen Zahlungsausgleichs dient u. a. auch die im Juni 1911 getroffene Bestimmung, daß Unfallentschädigungen und Invalidenbezüge für Heilanstalten, Ärzte usw., für die Anweisungen zu einmaligen Zahlungen in größerer Zahl eingehen, auf Antrag der Empfänger unter sinngemäßer Anwendung der Vorschriften über die Begleichung von Postanweisungsbeträgen im Reichsbankgiroweg überwiesen werden können.[3])

Mehrfach sind wiederum die Einlieferungsbedingungen vereinfacht worden. Wiederholten, namentlich von Geschäftsleuten mit starkem Versande nach dem Auslande, geäußerten Wünschen entsprechend, wurden die Postanstalten durch Gesetz vom 22. Mai 1910, betreffend Änderung des Posttaxgesetzes[4]), sowie durch eine auf Grund dieses Gesetzes verfügte Ergänzung der Postordnung[5]) ermächtigt, vom 1. Juli 1910 ab Einlieferungsbescheinigungen über gewöhnliche Pakete zu erteilen. Die durch Aufkleben von Freimarken zu entrichtende Gebühr beträgt 10 Pf.; sie wird für mehrere zu einer Postpaketadresse gehörende Pakete nur einmal erhoben. Die Formulare zu den Bescheinigungen, die in Blocks zu 100 Stück hergestellt und zum Preise von 20 Pf. für jeden Block, einzeln auch unentgeltlich, von den Postanstalten abgegeben werden, müssen vom Einlieferer ausgefüllt werden, wobei außer dem Namen des Absenders die Zahl der zur Postpaketadresse gehörenden Pakete, der Name des Empfängers und der Bestimmungsort einzutragen sind. Später wurde diese Bestimmung dahin erweitert, daß die Absender auch Angaben über das Gewicht der Pakete in die Einlieferungscheine niederschreiben können, und daß die Unterbeamten der Paketannahmestellen eintretendenfalls die Gewichtsangaben der Einlieferer zu prüfen und u. U. zu berichtigen haben.[6]) Seit März 1911 können ferner Anträge auf Abholung von Paketen aus der Wohnung der Absender durch die Paketbesteller nicht nur wie früher, schriftlich, sondern auch durch Fernsprecher gestellt werden.[7]) Im Juli 1910 wurde das seit 1908 im Verkehr mit größeren vertrauenswürdigen Firmen zugelassene Verfahren der vereinfachten Einlieferung von Postanweisungen, wobei Posteinlieferungsbücher nicht mehr benutzt werden (Archiv 1910, S. 457), auch auf die Einlieferung der Postanweisungen von öffentlichen Kassen über Ruhegehalts- usw. Beträge ausgedehnt.[8]) Ebenfalls seit Juli 1910 können

[1]) D.V. Z. 1910, S. 237.
[2]) D.V. Z. 1910, S. 553.
[3]) A.V. 86 vom 1. Juni 1911; D.V. Z. 1911, S. 563.
[4]) A.V. 84 vom 1. Juni 1910.
[5]) A.V. 89 vom 1. Juni 1910; D.V. Z. 1910, S. 273/274.
[6]) A.V. 99 vom 30. Juni 1911.
[7]) A.V. 44 vom 27. März 1911; D.V. Z. 1911, S. 186/187.
[8]) A.V. 123 vom 29. Juli 1910.

auf den Abschnitten der von den Absendern ausgefertigten Nachnahme-Postanweisungen und Nachnahme-Zahlkarten die sonst vorgeschriebenen Vermerke über Namen und Wohnort des Empfängers der Nachnahme wegbleiben, wenn dafür deutliche Kassen- oder Buchungszeichen angegeben sind.[1]) September 1910 wurden die Formulare zu Nachnahme-Paketadressen mit anhängender Postanweisung für die geschäftlichen Zwecke der Absender und Empfänger dadurch besser nutzbar gemacht, daß sie auch auf dem Abschnitt einen Vordruck zur Angabe des Nachnahmebetrags erhielten.[2]) Seit März 1911 endlich können die den Postanweisungsformularen anhängenden Einlieferungscheine, wie schon vordem die mit Zahlkarten verbundenen Einlieferungscheine (Archiv 1910, S. 454), auf der Rückseite handschriftlich oder durch Druck mit Vermerken versehen werden.[3])

Der Postwertzeicheneinkauf wurde für das Publikum erleichtert im August 1911 durch die Ausgabe neuer Freimarken zu 60 Pf.,[4]) vom 1. November 1910 ab durch Einführung von Freimarkenheftchen (Größe 76:52 mm) zum Preise von 2 ℳ.[5]) Von diesen Heftchen sind in der ersten Woche nach ihrer Ausgabe 94107 Stück[6]) und in den ersten sechs Monaten des Jahres 1911 rund 1 700 000 Stück[7]) durch die Postanstalten abgesetzt worden. In die Freimarkenheftchen, die anfangs 12 Freimarken zu 10 Pf. und 16 Freimarken zu 5 Pf. enthalten hatten, wurden später auf Wunsch des Publikums 10 Marken zu 10 und 20 Marken zu 5 Pf. aufgenommen.[7]) Von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Geschäftswelt ist es ferner, daß seit dem 1. Mai 1911 Freimarkenrollen, die in Portokontrollkassen, Frankiermaschinen usw. verwendet werden sollen, zum Nennwert, also ohne den vordem erhobenen Aufschlag von 25 Pf. für die Rolle, abgegeben werden, und daß die Rollen mit einfarbigen Freimarken (zu 3, 5, 10 und 20 Pf.) seit dieser Zeit aus einem einheitlichen Bande ohne Klebestreifen bestehen, wodurch ihre Verwendungsfähigkeit wesentlich erhöht wurde.[8]) Der Postwertzeichenverbrauch erfuhr eine Einschränkung durch Vereinbarung von Portopauschsummen mit weiteren Behörden und durch Ausdehnung der bereits bestehenden Abkommen.[9]) Ferner wurde das Verfahren bei der Abstempelung von Kartenbriefen, Postkarten usw. mit dem Freimarkenstempel durch die Reichsdruckerei im August 1911 gleichzeitig mit der Ermäßigung der Abstempelungsgebühren (s. unter A. 1a, S. 132) insofern wesentlich vereinfacht, als der Besteller die abzustempelnden Gegenstände nicht mehr beim Postamte seines Wohnorts einzuliefern braucht, sondern sie nach Wahl als frankiertes Postpaket oder frankiertes Eisenbahngut an die Reichsdruckerei unmittelbar einsenden kann; auch sind die Porto- oder Frachtkosten für die Rücksendung nicht mehr

---

[1]) A.V. 118 vom 13. Juli 1910; D.V.Z. 1910, S. 317.
[2]) A.V. 14? vom 16. September 1910.
[3]) A. 1911, S. 72.
[4]) A.V. 124 vom 25. August 1911; D.V.Z. 1911, S. 397 und S. 562.
[5]) A.V. 171 vom 19. Oktober 1910; D.V.Z. 1910, S. 450.
[6]) D.V.Z. 1910, S. 499.
[7]) D.V.Z. 1911, S. 338.
[8]) A.V. 58 vom 13. April 1911; D.V.Z. 1911, S. 210 und S. 222.
[9]) A.V. 154 vom 20. September 1910, 106 und 119 vom 25. Juni und 14. Juli 1910 sowie A.V. 90 vom 8. Juni 1911, 119 und 142 vom 6. August und 3. Oktober 1911; D.V.Z. 1911, S. 562.

vorher zu hinterlegen, sondern werden erst bei Aushändigung der abgestempelten Gegenstände eingezogen.[1])

Im Zeitungsdienste traten nachstehende Erleichterungen ein. Seit August 1910 können Lieferungschreiben über Zeitungsexemplare für die von den Verlegern gewonnenen Bezieher auf Anordnung des Amtsvorstehers bereits vor Bezahlung der Zeitungsgebühr und u. U. des Bestellgeldes abgesandt werden, sofern dadurch die Zustellung der Verlegerexemplare an die Bezieher beschleunigt wird und die Verleger die nötige Sicherheit für die pünktliche Entrichtung der Gebühren bieten.[2]) Seit Oktober 1910 dürfen von den Absatzpostanstalten mit Zustimmung der Verleger auf Zeitungen mit vierteljährlicher Bezugszeit, bei denen die Verleger Bestellungen für die einzelnen Monate zugelassen haben, auch Bestellungen für den ersten und zweiten Monat eines Vierteljahrs unter Erhebung des in der Zeitungspreisliste vorgesehenen Zweimonatspreises angenommen werden; es ist daher nicht mehr erforderlich, die Zeitungen für die beiden Monate einzeln zu bestellen.[3]) Seit November 1911 kann ferner Anträgen von Hinterbliebenen auf Einstellung der Lieferung der von Verstorbenen bestellten Zeitungen vor Ablauf der Bezugsfrist entsprochen werden, wenn sich die Hinterbliebenen über etwaige Rückforderungen des vorausbezahlten Bezugsgeldes mit dem Verleger unmittelbar auseinandersetzen.[4])

Schließlich wurde die Aushändigung von Frankozetteln an Abholer von Postsendungen im September 1910 dadurch erleichtert, daß derartige Zettel an den Ausgabestellen der Postanstalten drei Tage hindurch zur Einlösung bereitzustellen sind.[5])

2. Wechselverkehr.

Von Vereinfachungen im deutschen Wechselverkehr ist zu erwähnen, daß die in Bayern und Württemberg herausgegebenen Formulare zu Nachnahmekarten und Nachnahmepaketadressen mit anhängender Postanweisung (seit August 1910) und mit anhängender Zahlkarte (seit Oktober 1910) zur Auflieferung im Reichs-Postgebiete zugelassen worden sind[6]), sowie daß Freimarkenheftchen — und zwar mit 10 Zehn- und 20 Fünfpfennigmarken — seit Dezember 1911 auch in Bayern ausgegeben werden.[7])

Im außerdeutschen Wechselverkehr wurden die März 1911 für das Reichs-Postgebiet erlassenen Vorschriften über die Behandlung der das Meistgewicht von 250 g überschreitenden Briefe (s. unter A. 1 b, S. 133) gleichzeitig auch für den Verkehr mit Österreich, Ungarn und Bosnien-Herzegowina eingeführt[8]). Die in Deutschland seit Mai 1910 zugelassenen Postkarten der Privatindustrie mit einem am unteren Rande der Vorderseite aufgeklebten Aufschriftstreifen (s. unter A. 1 b, S. 133) werden seit Juni 1911 auch im Verkehr mit Österreich nicht mehr beanstandet.[9])

Der Erwähnung an dieser Stelle bedarf schließlich noch, daß die in Deutschland ausgestellten Postausweiskarten, ebenso wie seit 1907

---

[1]) A.V. 116 vom 5. August 1911; D.V. Z. 1911, S. 386/387.
[2]) A.V. 128 vom 13. August 1910.
[3]) A.V. 158 vom 1. Oktober 1910.
[4]) A. 1911, S. 277/278.
[5]) A.V. 138 vom 10. September 1910; D.V. Z. 1910, S 398.
[6]) A.V. 124 und 168 vom 3. August und 13. Oktober 1910.
[7]) D.V. Z. 1911, S. 357; By. Verkehrsministerialblatt Nr. 109 von 1911.
[8]) A.V. 43 vom 24. März 1911.
[9]) A.V. 94 vom 17. Juni 1911; D.V. Z. 1911, S. 308.



in Österreich (vgl. Archiv 1910, S. 463), seit dem 1. Januar 1912 auch in Ungarn bei der Aushändigung von Postsendungen als vollgültige Ausweispapiere angesehen werden.[1])

3. Verkehr mit den Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten im Auslande.

In den Versendungsbedingungen für den Verkehr mit den Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten im Auslande sind folgende Erleichterungen eingetreten.

Neu zugelassen wurden:

die Versendung von Briefen und Kästchen sowie von Postpaketen bis zum Gewichte von 5 kg mit Wertangabe bis 8000 ℳ (auch mit Nachnahme bis 800 ℳ) im Verkehr mit Swakopmund (Deutsch Südwestafrika) im Mai 1910[2]),

die Versendung von Briefen (nicht auch Kästchen) mit Wertangabe bis 8000 ℳ im Verkehr mit den deutschen Postanstalten in China und dem Schutzgebiete Kiautschou auf dem Wege über Sibirien im Oktober 1910[3]),

der Austausch von Briefsendungen mit Nachnahme bis 800 ℳ im Verkehr mit den Karolinen, Marianen, Marshall- und Palau-Inseln im April 1911[4]),

die Einlieferung von Postpaketen ohne Wertangabe nach Tetuan (deutsche Postanstalt in Marokko) unter den gleichen Bedingungen wie für Postpakete nach den übrigen deutschen Postanstalten in Marokko im August 1911[5]) und

der Austausch von telegraphischen Postanweisungen bis zum Meistbetrage von 800 ℳ im Verkehr mit den deutschen Postanstalten in Marokko vom 15. September 1911 ab.[6])

Ferner wurde im September 1910 die Gewichtsgrenze für Postfrachtstücke nach Deutsch Südwestafrika dergestalt erhöht, daß seitdem Postfrachtstücke im Gewichte bis zu 20 kg zur ausschließlichen Beförderung durch die Postverwaltung angenommen werden können.[7]

Von den Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen ist hervorzuheben, daß seit Oktober 1911 die in Deutschland ausgestellten Postausweiskarten außer in Deutsch Südwestafrika (Archiv 1910, S. 467) auch in den anderen deutschen Schutzgebieten sowie bei den deutschen Postanstalten im Ausland als vollgültige Ausweispapiere bei der Aushändigung von Postsendungen angesehen,[8]) sowie daß seit kurzem Freimarkenheftchen (s. unter A 1c, S. 138) auch bei den Postanstalten in Deutsch Ostafrika, Deutsch Südwestafrika und Kamerun vertrieben werden.[9])

---

[1]) A.V. 193 vom 28. Dezember 1911; D.V. Z. 1912, S. 4.
[2]) A.V. 78 vom 12. Mai 1910.
[3]) A.V. 165 vom 10. Oktober 1910; D.V. Z 1910, S. 560.
[4]) A.V. 49 vom 1. April 1911.
[5]) A.V. 123 vom 19. August 1911; D.V. Z. 1911, S. 563.
[6]) A.V. 125 vom 24. August 1911; D.V. Z. 1911, S. 397.
[7]) A.V. 143 vom 14. September 1910.
[8]) A.V. 141 vom 3. Oktober 1911; D.V. Z. 1911, S. 446 und S. 563.
[9]) D.V. Z. 1911, S. 555.



4. Sonstiger Auslandsverkehr.

Neben einzelnen unmittelbaren Ermäßigungen der Taxen und Gebührensätze sind namentlich zahlreiche Erleichterungen in den Versendungsbedingungen für den Postverkehr mit dem Auslande zu verzeichnen.

Neu zugelassen wurden:

die Einlieferung von Postkarten mit aufgeklebten Aufschriftstreifen nach der Schweiz vom nämlichen Zeitpunkt ab und unter den gleichen Bedingungen wie im Verkehr mit Österreich (s. unter A. 2, S. 139)[1]),

die Versendung von Flüssigkeitsproben in Wellpapp-Packungen mit der Briefpost im Verkehr mit Belgien und den Niederlanden unter den gleichen Bedingungen wie seit 1900 im Verkehr mit Österreich und Ungarn und seit 1. März 1910 im Verkehr mit Frankreich (Archiv 1910, S. 462 und 470) vom 15. Mai 1910 ab[2]),

die Versendung von Briefen und Kästchen mit Wertangabe bis zum Betrage von 8000 ℳ im Verkehr mit Brasilien seit dem 1. Januar 1911[3]) und im Verkehr mit Neu Seeland im Juli 1911[4]), sowie im Betrage bis zu 2400 ℳ im Verkehr mit Britisch Ostafrika und Uganda ebenfalls im Juli 1911[4]),

die Einlieferung von Postanweisungen bis zum Betrage von ungefähr 400 ℳ im Verkehr mit der französischen Kolonie Madagaskar im August 1911[5]) sowie im Verkehr mit der französischen Kolonie Neu Caledonien, und zwar durch Vermittelung der Postverwaltung des Australischen Bundes, im November 1911,[6])

der Austausch von telegraphischen Postanweisungen bis zum Betrage von ungefähr 800 ℳ im Verkehr mit Griechenland vom 1. August 1910 ab[7]) sowie — durch Vermittlung der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft in Cöln — im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika und mit Canada vom 1. Januar 1911 ab[8]),

die Versendung von eingeschriebenen Briefen mit Nachnahme im Betrage bis zu 400 ℳ im Verkehr mit den türkischen Postanstalten im November 1910[9]), und

die Versendung von Postpaketen mit Nachnahme bis zum Betrage von 640 ℳ im Verkehr mit Griechenland seit dem 1. August 1911.[10])

Im großen Umfange traten Vereinfachungen zur Erleichterung des Austausches von Postpaketen und von Postfrachtstücken im Verkehr mit fremden Ländern ein.

---

1) A.V. 94 vom 17. Juni 1911; D.V.Z. 1911, S. 308.
2) A.V. 70 vom 30. April 1910.
3) A.V. 214 vom 19. Dezember 1910; D.V.Z 1911, S. 563.
4) A.V. 110 vom 19. Juli 1911.
5) A.V. 117 vom 2. August 1911.
6) A.V. 165 vom 13. November 1911.
7) A.V. 121 vom 20. Juli 1910.
8) A.V. 211 vom 19. Dezember 1910 und A.V. 12 vom 18. Januar 1911.
9) A.V. 189 vom 15. November 1910.
10) A.V. 109 und 175 vom 18. Juli und 29. November 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.



Im europäischen Verkehr wurde vom 1. Juli 1911 ab das Gewichtsporto für Pakete bis 5 kg mit oder ohne Wertangabe im Verkehr mit Luxemburg für den Nahverkehr (I. Zone) von 45 auf 35 Pf. und für den übrigen Verkehr von 70 auf 50 Pf. ermäßigt.[1])

Im Paketverkehr mit Rumänien braucht seit Dezember 1910 bei gleichzeitiger Auflieferung mehrerer Pakete vom gleichen Absender an den nämlichen Empfänger nicht mehr jeder Begleitadresse eine besondere Rechnung in Urschrift beigefügt zu werden; es genügt vielmehr die Beibringung einer Gesamtrechnung für alle Pakete, die an einer der Begleitadressen haltbar zu befestigen ist.[2]) Auch ist es seit Februar 1911 zulässig, den Begleitadressen statt der Rechnungsurschriften nur Rechnungsabschriften beizufügen und auch von der Beifügung von Rechnungsabschriften abzusehen, wenn dem Absender zuverlässig bekannt ist, daß die Verzollung in Rumänien im Beisein des Empfängers oder seines Bevollmächtigten stattfinden wird.[3])

Im außereuropäischen Verkehr war von besonderer Bedeutung ein namens der Deutschen Reichs-Postverwaltung von der deutschen Postdirektion in Schanghai mit der chinesischen Zoll- und Postverwaltung abgeschlossenes Postpaketabkommen, durch das vom November 1910 ab ein Austausch von Paketen ohne und mit Wertangabe bis zum Betrage von 800 ℳ und im Gewichte bis zu 10 kg mit China (chinesische Post) auf dem Seeweg über Suez durch Vermittelung der deutschen Postanstalten in China neu eingerichtet wurde.[4]) März 1911 erfuhr der Paketaustausch mit China eine nochmalige Erweiterung dadurch, daß seitdem Pakete ohne und mit Wertangabe bis zum Betrage von 800 ℳ und im Gewichte bis zu 5 kg mit allen an einer Eisenbahn oder Dampfschifflinie liegenden Orten sowie Pakete ohne Wertangabe im Gewichte bis zu 3 kg mit allen übrigen Orten in China (mit Ausschluß von Chinesisch Turkestan, Tibet und der Mongolei) außer auf dem Seeweg über Suez auch auf dem Wege über Sibirien ausgetauscht werden können.[5])

Seit dem 1. Juni 1911 können ferner gewöhnliche Pakete nach Siam auch im Gewichte von mehr als 5 bis zu 20 kg zur Beförderung auf dem Wege über Hamburg oder Bremen im unmittelbaren Austausche zwischen den deutschen und den siamesischen Posten[6]) und seit August 1911 Postfrachtstücke ohne Wertangabe bis zum Gewichte von 20 kg nach Ceuta und Melilla (spanischen Besitzungen in Marokko) zur Beförderung über Hamburg mit Schiffen der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei[7]) angenommen werden.

Mehrfache Neuerungen betrafen die Verbesserung des Paketdienstes im Verkehr mit mittel- und südamerikanischen Staaten. Das Meistgewicht der Postpakete wurde von 5 auf 10 kg erhöht im Verkehr mit Peru — auf dem Wege durch die Magellanstraße — im Mai 1910[8]) und im Verkehr mit Uruguay im Januar 1911.[9]) Eine wesentliche Beschleunigung und Verbilligung des Postpaketverkehrs mit Salvador trat im No-

[1]) A.V. 81 vom 22. Mai 1911; D.V.Z. 1911, S. 262 und S. 563.
[2]) A.V. 209 vom 17. Dezember 1910.
[3]) A.V. 24 vom 20. Februar 1911.
[4]) A.V. 178 vom 4. November 1910; D.V.Z. 1910, S. 333.
[5]) A.V. 46 vom 28. März 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.
[6]) A.V. 79 vom 19. Mai 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.
[7]) A.V. 123 vom 19. August 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.
[8]) A.V. 77 vom 12 Mai 1910.
[9]) A.V. 7 vom 10. Januar 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.



vember 1910 durch Eröffnung des Leitwegs über Mexiko (statt vorher über Colon-Panama) ein.[1]) Seit Mai 1911 können nach den an Eisenbahnen gelegenen Postorten in Bolivien Postpakete bis zum Gewichte von 5 kg (statt vorher bis 3 kg) und außerdem auch nach allen übrigen Orten in Bolivien Pakete bis zum Gewichte von 3 kg angenommen werden.[2]) Ein unmittelbarer Austausch von Postpaketen ohne Wertangabe mit Brasilien wurde vom 1. Dezember 1911 ab neu eingerichtet.[3])

Von allgemeinen Maßnahmen zur Verbesserung des internationalen Paketdienstes ist noch zu erwähnen, daß es seit dem 1. November 1911 den Absendern von Paketen mit lebenden Pflanzen gestattet ist, im Verkehr nach und aus den an der internationalen Reblauskonvention beteiligten Staaten in die Sendungen selbst beglaubigte Abschriften der den Begleitadressen beizufügenden Reblausatteste aufzunehmen, die beim Abhandenkommen eines Ursprungsattestes während der Postbeförderung von der Zollstelle des Bestimmungslandes als ausreichender Ersatz angesehen werden, so daß sich die Weitersendung bei der Grenz-Eingangs-Postanstalt nicht mehr verzögern kann.[4])

Zu den wichtigeren Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen im Verkehr mit dem Auslande zählt in erster Linie die Ausdehnung des zwischen dem Deutschen Reiche, Österreich, Ungarn und der Schweiz seit dem 1. Februar 1910 (Archiv 1910, S. 463 und S. 479) bestehenden Postgiroverkehrs auf Belgien vom 1. November 1910 ab[5]) und auf Luxemburg vom 1. Januar 1912 ab.[6]) Der Verkehr mit Belgien wird von den Postscheckämtern in Berlin, Cöln und Karlsruhe (Baden), der mit Luxemburg von den Postscheckämtern in Cöln und Frankfurt (Main) wahrgenommen.[5 u. 6]) Eine bedeutende Erweiterung hat ferner der Geltungsbereich der in Deutschland ausgestellten Postausweiskarten erfahren, der vom 1. Oktober 1910 ab auf Italien[7]), vom 1. Mai 1911 ab auf Frankreich[8]) und später auf Montenegro, Spanien und Serbien[9]) ausgedehnt wurde. Auch werden die deutschen Postausweiskarten zur Erhöhung ihrer Verwendbarkeit im Auslandsverkehr seit dem 1. Oktober 1910 unter Wiederholung des Vordrucks in französischer Sprache hergestellt.[7]) Schließlich sei noch erwähnt, daß die Einziehung von Nachnahmen im Auslandsverkehr vom 1. Januar 1911 ab erleichtert wurde durch die Einführung von Formularen zu Auslands-Paketadressen mit anhängender Postanweisung.[10])

(Schluß folgt.)

[1]) A.V. 179 vom 5. November 1910.

[2]) A.V. 76 vom 15. Mai 1911.

[3]) A.V. 169 vom 16. November 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.

[4]) A.V. 151 vom 21. Oktober 1911.

[5]) A.V. 172 vom 20. Oktober 1910; D.V. 1910, S. 459.

[6]) A.V. 183 vom 15. Dezember 1911; D.V.Z. 1911, S. 459, S. 562 und S. 565.

[7]) A.V. 138 vom 10. September 1910; D.V.Z. 1910, S. 398.

[8]) A.V. 38 vom 18. März 1911; D.V.Z. 1911, S. 187.

[9]) A.V. 59, 107, 121 und 133 vom 18. April, 18. Juli, 17. August und 19. September 1911; D.V.Z. 1911, S. 347 und S. 386.

[10]) A.V. 150 vom 26. September 1910.

Die Moorbrücken (Bohlenwege) der Römer im Bezirke der Ober-Postdirektion Oldenburg (Grhzgt.).*)

Von Dr. Schmidt, Postrat in Oldenburg (Grhzgt.).

Beim Besuche des Großherzoglichen Museums zu Oldenburg fallen im Untergeschosse neben altfriesischen Steinsärgen mehrere bohlenartige Bretter (s. nachstehende Abbildung) in die Augen, die zwar noch gut erhalten sind, deren Beschaffenheit aber auf ein sehr hohes Alter schließen läßt. Es sind Überreste jener hölzernen Brücken, die einst die Römer auf ihren Kriegszügen gegen das nordwestliche Deutschland über die ausgedehnten Moore geschlagen haben. Derartige Moorbrücken oder Bohlenwege hat es im Ober-Postdirektionsbezirk Oldenburg vielfach gegeben; noch heute sind ihre Spuren bemerkbar, wenn auch die Bohlenwege im Laufe der Jahrhunderte durch Moorbrände, Urbarmachung der Moore usw. großenteils vernichtet worden sind.

Zuerst wurde in der angrenzenden holländischen Provinz Drenthe zwischen den Orten Valthe und Ter Haar im Jahre 1818 mehrere Fuß unter der Oberfläche des Moores eine hölzerne Brücke entdeckt, die nach ihrer Länge und Beschaffenheit nur als das Werk der Römer angesehen werden konnte. Auf Veranlassung der Niederländischen Regierung wurde eine eingehende Untersuchung der Brücke vorgenommen. Der Bohlenweg begann etwa $^1/_4$ Stunde östlich von dem Orte Valthe, zog sich, die Mussel Aa mehrmals überschreitend, teils in ostnordöstlicher, teils ostsüdöstlicher Richtung hin und endete zwischen Ter Haar und Ter Apel.

Bereits im Jahre 1819 fand der Gutsbesitzer von Martels im deutschen Nachbarorte Dankern eine Fortsetzung dieses Weges im sog. Bourtanger Moor. Der Weg führte von Ter Haar in südöstlicher Richtung auf deutschem Gebiet an Ruitenbrock vorbei bis in die Gegend von Dankern. Die ganze Anlage erreichte einschl. des auf der Geest hinlaufenden Teiles eine Länge von $3^1/_2$ Meilen. Nach und nach hat man zwischen Ems und Weser noch an verschiedenen Stellen derartige Brücken und Bohlenwege aufgefunden und näher untersucht, und zwar:

a) südöstlich des Ortes Lathen in der sog. Tinner Dose. Dieser 1860 von dem Amtsvogte Buchholtz in Lathen entdeckte Bohlenweg erstreckt sich in einer Länge von annähernd $^2/_3$ Meile zwischen dem sog. Hengstberge nordöstlich des Ortes Tinnen und den Erhebungen des Hümmling bei Sprakel. Der Weg verfolgt die Linie von NW nach SO quer durch das Tinner und Sprakler Moor;

b) zwischen den Orten Hollen und Bokel, östlich von Leer (Ostfr.);

c) zwischen Remels (Ostfr.) und Neu-England. Ungefähr $3^1/_2$ km westlich des einsamen Wirtshauses Neu-England liegt hart am Moore das Grundstück eines Landmanns Pieper-Johanns. Hier endigt der Bohlendamm, der in der Richtung von Remels gegen die oldenburgische Grenze von WNW nach OSO das Lengener Moor etwa in der Mitte zwischen dem Kleinen Bullenmeer und der Heerstraße von Ostfriesland durchschneidet. Er wurde von dem verstorbenen oldenburgischen Kammerherrn von Alten als eine »wohl hergerichtete Straße« entdeckt. »Die Arbeit war vortrefflich, alles lag noch genau in der ursprünglichen Lage, selbst die kleinsten Lücken, durch Krümmung der Bohlen veranlaßt, waren mit kürzeren Enden ausgefüllt«;

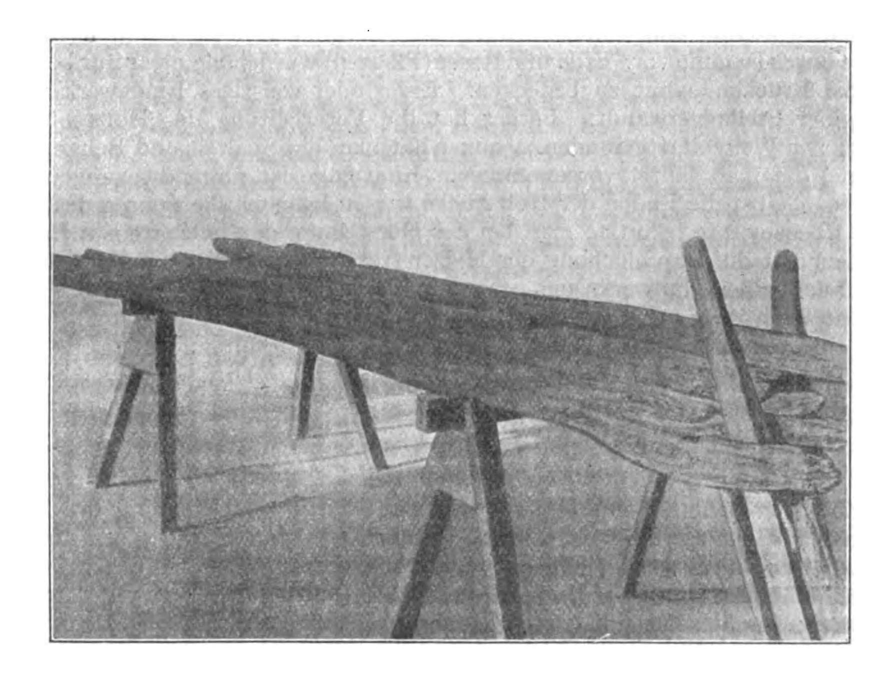
---

* Benutzte Quellen: Knoke, Die Römischen Moorbrücken in Deutschland. Berlin 1895. v. Alten, Die Bohlenwege. Oldenburg 1888, u. a.

d) südlich und nördlich von Conneforde in Oldenburg. Beide durch von Alten aufgefundene Wege verlaufen von SSW nach NNO. Der eine liegt 100 m westlich des sog. Buttersiels und ist in einer Länge von 300 m als ehemaliger Übergang über die sog. Kleine Wapel (Fluß) zu verfolgen. Im Volksmunde heißt der Weg noch heute »de Romerstrade«. Die andere Moorbrücke befindet sich 300 m entfernt davon;

e) zwischen Büppel und Jethausen südlich von Varel. Dieser Weg überschreitet östlich von Büppel das Speckels- und Streek-Moor in einer Länge von etwa 500 m in nordöstlicher Richtung und landet an der sog. hohen Gast bei Jethausen. Die im Oldenburger Museum aufgestellten Bohlen haben ein Stückchen dieses ebenfalls vom Kammerherrn von Alten entdeckten Bohlenwegs gebildet;

f) zwischen Damme und Hunteburg. Diese Moorbrücke beginnt etwa 400 m südlich der Clausingschen Wirtschaft an der Damme-



Hunteburger Chaussee und verläuft in südsüdöstlicher Richtung. Sie ist in einer Länge von 2,6 km aufgedeckt worden, ihre ursprüngliche Länge betrug mutmaßlich 3,5 km. Sie ist 1891 mit Genehmigung des Kgl. Landesdirektoriums zu Hannover durch den Sanitätsrat Dr. Hartmann aus Lintorf näher untersucht worden;

g) an der Lindloge bei Diepholz. Diese Brücke beginnt nach den Angaben ihres Entdeckers Nieberding zwischen Waßenberg und Hahnenberg ungefähr in der Gegend, wo die Diepholz-Lohner Chaussee das Moor verläßt, und läuft in nordöstlicher Richtung auf die Lindloge zu, eine ziemlich weit nach Westen in das Moor sich vorschiebende Landzunge. Die Länge des Weges beträgt 4,2 km. Südöstlich in einer Entfernung von einigen hundert Metern wurde durch den Kreisbauinspektor Prejawa in Diepholz eine zweite Brücke aufgefunden. Ihre Spuren lassen sich in südöstlicher Richtung 2,5 km weit verfolgen;

h) bei Brägel in Oldenburg. Hier in dem Moore östlich von Brägel befindet sich das merkwürdigste Gebiet von römischen Bohlenwegen. Bereits 1817 waren drei parallel etwa 50 Schritt voneinander entfernte, von WNW nach OSO laufende Bohlenwege aufgefunden. Die Untersuchung der Bohlenwege bei Brägel, die 1889 im Auftrage des Staatsministers Dr. von Goßler durch den Archäologen Tewes und den Kreisbauinspektor Lehmbeck aus Diepholz stattfand, sowie die Forschungen des Kreisbauinspektors Prejawa haben weitere Moorbrücken zu Tage gefördert, so daß man im ganzen deren acht in der dortigen Gegend kennt. Merkwürdig ist es, daß unter einer dieser Brücken eine zweite gefunden wurde.

Alle diese Moorbrücken bekunden, obgleich sie verschiedenen Gegenden des nordwestlichen Deutschlands angehören, in ihrer Anlage und Bauweise eine große Übereinstimmung. Diese besteht einmal in den Gegenständen, die man bei der Herstellung der Brücken verwendet hat. Stets findet sich nämlich der Boden von dem einen Ende des Moores bis zum anderen mit Holz belegt, und nirgendwo kommt eine Unterbrechung solcher Anlagen in dem sumpfigen Erdreiche durch Dämme vor. Erde und Rasen (Plaggen) wurden vielmehr nur benutzt, um die Brücken damit zu bedecken. Eisen oder sonstiges Bindewerk wurde an keiner Stelle verwandt. Ferner hat die Verarbeitung des Holzes überall in gleicher Weise stattgefunden. Immer hat man ein Spalten und Behauen der Bäume, die man fällte, vorgenommen. Eine Säge ist nirgendwo angewendet worden. Selbst die Enden der Holzstücke weisen lediglich die Spuren des Beiles auf. Ebensowenig benutzte man bei der Herstellung der Löcher einen Bohrer; vielmehr hat die Durchlochung der Hölzer stets unter Benutzung eines Meißels oder auch eines Hauwerkzeugs stattgefunden. Je nach der Form des einen oder anderen dieser Geräte haben die Löcher eine geradlinige Figur □ ▭ △ oder eine teilweise krummlinige Gestalt ⌓ ⌓ △ erhalten.

Ferner ist die Breite der Wege überall annähernd gleich, sie beträgt regelmäßig 2,50 bis 3,0 m, nur ausnahmsweise bis 3,3 m.

Da, wo die Herstellung eine sorgfältige, sozusagen mustergültige gewesen ist, kann man durchweg folgendes Verfahren wiedererkennen.

»Zunächst befinden sich einige Längsschwellen in der Richtung des Weges nebeneinander auf dem bloßen Moore. In der Regel sind es zwei, doch kommen auch drei und mehr solcher Hölzer vor, die in gleichen Abständen nebeneinander liegen. Häufig sind sie auf beiden Seiten, sowohl unten als oben, mit dem Beile geglättet; häufig aber sind es nur einmal gespaltene Rundhölzer, deren ebene Seite in diesem Falle nach oben gekehrt ist. Auf diesen Längshölzern liegen senkrecht zur Linie des Weges Bretter oder Bohlen von gleicher Länge, während ihre Breite zuweilen verschieden ist. Die Bretter sind in der Weise hergestellt, daß die Baumstämme, aus denen man sie nahm, nach der Mitte zu gespalten wurden, so daß sie sämtlich eine dreikantige Form erhalten mußten. Sie sind derart hingelegt worden, daß sie mit den Kanten etwas übereinander fassen, ihre Lage ist also mit der der Ziegel auf den Dächern zu vergleichen. Stets liegt die dicke Seite der Bretter obenauf. Dadurch kommt es, daß die Oberfläche der Brücke gezackt erscheint; diese Unebenheiten der Fläche wurden jedoch durch Auflegen von Plaggen und Sand ausgeglichen.« Sämtliche Bretter sind mit Löchern versehen, die einige Zentimeter von den Enden entfernt sind. Ausnahmsweise ist wohl auch in der Mitte eine Durchlochung vorgenommen worden. Durch die Löcher sind eckige oder runde Pflöcke von verschiedener Länge getrieben, die man mit scharfen Hauwerkzeugen zugespitzt hatte. Die eckigen Pflöcke pflegen aus Eichenholz, die runden aus Birkenholz zu bestehen. Da die Bohlen über die Längsschwellen rechts und links etwas hinausgreifen,

war es möglich, die Pflöcke regelmäßig dicht neben der Außenseite der Längsschwellen in den Boden einzuschlagen. Dadurch wurde eine Verschiebung des Werkes verhindert. Indem dergestalt Schwelle auf Schwelle festgehalten wurde, bildete das Ganze ein so sicheres Gefüge, daß man noch jetzt über die Haltbarkeit des Baues staunen muß. Das Einschlagen der Pfähle geschah durch hölzerne Schlägel, wie noch einige Funde — u. a. zwischen Mehrholz und Brägel — erkennen lassen.

Im übrigen haben die Erbauer nicht immer das gleiche Verfahren auf der ganzen Strecke durchgeführt, sondern sich in zweckdienlicher Weise nach den örtlichen Verhältnissen gerichtet.

Aus der Übereinstimmung der Bauten in den verschiedenen Gegenden zwischen Ems und Weser folgt, daß die Erbauer der Moorbrücken eine gleichmäßige Unterweisung empfangen haben müssen. Eine derart gleichförmige Ausbildung aber kannten weder die germanische geschichtliche Vorzeit, noch das buntscheckige Mittelalter — die Neuzeit kommt ohnehin nicht in Betracht —, sondern nur die Römer. Wir haben daher diese Moorbrücken, wie auch wissenschaftliche Forschungen bestätigt haben, als Römerbauten anzusehen.

Zunächst erfahren wir aus den Berichten ihrer Schriftsteller, daß die römischen Soldaten tatsächlich derartige Brücken herzustellen pflegten. So heißt es bereits bei Caesar, bellum Gallicum VIII, 14, daß der römische Oberfeldherr, um das durch einen Sumpf geschützte Lager der Bellovaker anzugreifen, die Legionen auf Brücken hingeführt habe, mit denen der Sumpf bedeckt gewesen sei.

Ebenso berichtet Tacitus in seinen Annalen I, 61 von Germanicus, daß dieser den Legaten Caecina voraufgesandt habe, um zum Zwecke der Überführung des römischen Heeres in den Teutoburger Wald Brücken und Dämme auf die feuchten Sümpfe und trügerischen Flächen zu legen.

Insbesondere erfahren wir aus Tacitus Annalen I, 63, daß der römische Feldherr L. Domitius durch einen ungeheueren Sumpf, der nach der Beschreibung nur aus Moor bestanden haben kann, Brücken geführt hat.

Einen wichtigen Grund dafür, daß die Römer als die Erbauer der Moorbrücken anzusehen sind, bildet ferner die Tatsache, daß die Brücken durchweg eine Richtung von Westen nach Osten verfolgen. Entweder ist diese Linie, wie westlich von Ter Haar, bei Bourtange, in der Tinner Dose, im Lengener Moore, bei Jethausen und bei Brägel, ziemlich genau eingehalten worden, oder sie nähert sich doch, wie zwischen Ter Haar und Dankern sowie bei der Lindloge, dieser Linie. Auch da, wo die Straßen mehr eine Richtung von Süden nach Norden, wie zwischen Valthe und Ter Haar sowie bei Conneforde, oder eine entgegengesetzte Richtung, wie zwischen Damme und Hunteburg, verfolgen, kam es den Erbauern anscheinend darauf an, zunächst nur das Moor an einer möglichst schmalen Stelle zu überbrücken, um dann nach dem einstweiligen Vordringen in nördlicher oder südlicher Linie alsbald wieder in die allgemeine Richtung nach Osten einzulenken. Nun wissen wir aber, daß seit dem Beginne der Weltgeschichte von der unteren Ems zur Elbe und Weser hin nur einmal eine wiederholte Beförderung von Menschenmassen stattgefunden hat, nämlich als die Römer ihre Züge zur Eroberung der Länder zwischen jenen Flüssen unternahmen. Noch deutlicher spricht für die Erbauung der Bohlenwege durch die Römer die Tatsache, daß überall da, wo ein Übergreifen der Bohlen übereinander stattfindet, regelmäßig die östliche Bohle auf der westlichen aufliegt. Daraus folgt, daß die Erbauer auf ihren Zügen in der Richtung von Westen nach Osten vorgedrungen sind.

Einen sicheren Beweis liefern ferner die zahlreichen Gegenstände römischen Ursprunges, die auf den Moorbrücken und in der Nähe gefunden worden sind, und die in der Richtung der Brücken auf der trockenen Geest noch jetzt vorkommen. Gerade der Umstand, daß die Gegenstände großenteils wie die Brücken selbst unter dem Moore sich befinden, beweist den römischen Ursprung der Brücken. Bei Nordbergen unweit der Valther Brücke wurden 1845 auf einem Raume von 4 bis 5 qm folgende Gegenstände aufgedeckt:

1. eine bronzene Statue,
2. das Bruchstück eines Fußes aus Bronze,
3. eine sitzende Juno von 13 cm Länge
4. das Brustbild einer Göttin
5. der Kopf einer Göttin } aus Terrakotta,
6. der Oberteil einer Venus-Proserpina
7. die Brustbilder zweier sich umarmenden Frauen,
8. das Hüftstück einer Frauenstatuette
9. das Brustbild eines römischen Veteranen } aus Terrakotta,
10. der Torso eines sitzenden Kriegers
11. zwei Adlerfüße, wahrscheinlich ebenfalls aus Terrakotta.

Im Jahre 1842 wurden bei Lindloh, Gemeinde Ruitenbrock, im Moore gegen 100 römische Silbermünzen aus der Zeit 54 vor bis 180 nach Christi Geburt gefunden, die den Namen des Vespasian, Domitian, Nerva, Hadrian, Antonius Pius, M. Aurelius sowie der jüngeren Faustina trugen.

Zu Ballo, unweit Rolde im Drentheschen, wurden in einem mit Moor gemischten Sandgrunde nicht weniger als 350 römische Denare ausgegraben, die der Zeit des Antonius und der Faustina, des M. Aurel, Verus und der Lucilla, des Commodus Schwester, angehörten.

In der Nähe von Valthe sind ferner zwei Räder aus Eichenholz im Moore gefunden worden, die von Sachverständigen auf Grund ihrer Übereinstimmung mit den Abbildungen auf römischen Denkmälern als Wagenräder römischen Ursprunges erkannt worden sind.

Im Moore zwischen Brägel und Mehrholz entdeckte man unter einer Moorbrücke einen Kelt von Bronze, an dem nämlichen Wege fand man 1887 in einer Tiefe von 7 bis 8 m einen eisernen Speer und eine Lanzenspitze aus Bronze, ferner unter einer anderen Moorbrücke einen Panzer, der längere Zeit in Lohne (Oldenburg) aufbewahrt worden ist. Im Jahre 1893 wurden unweit des südlichsten der Brägel-Mehrholzer Bohlenwege die Bruchteile eines Rades aus Eichenholz gefunden, die von Sachkundigen als die Bruchstücke einer römischen Schleudermaschine (ballista) erkannt worden sind. Die noch vorhandenen Stücke befinden sich im Museum zu Oldenburg. In diesem werden außerdem mehrere Speerspitzen, ein Steinkeil usw. römischen Ursprunges, die ebenfalls in den Mooren bei Lohne gefunden worden sind, aufbewahrt.

Aus der Lage und Richtung der Bohlenwege sowie aus den Fundorten der römischen Gegenstände können wir Schlüsse ziehen, welche Richtung die Straßen verfolgten. Die Anlage zwischen Valthe und Ter Haar wird dazu gedient haben, einen Weg nach der unteren Ems zu bahnen. Von Ter Haar konnte man auf trockenem Boden weiter ziehen und gelangte über Bourtange, wo ebenfalls Reste eines Bohlenwegs aufgefunden worden sind, und über Rheda an die Ems nach Aschendorf, in dessen Nähe der alte sog. »Lüdeweg« auftritt. »Lüde« wurden in jener Gegend Fremde genannt. Dieser Lüdeweg berührte das heutige Papenburg (Toorenwarf) und führte von dort über Völlen, Breinermoor nach Amdorf, hier überschritt er einige Flüsse und erreichte in der

Gegend von Filsum die Geest wieder. Dadurch wurde der Anschluß an die Moorbrücken zwischen Hollen und Bokel sowie Remels und Neu-England gewonnen. Bei Filsum wurde 1858 ein bedeutender Fund römischer Münzen gemacht, von denen ein Vespasian in der Großh. Oldenburgischen Münzsammlung sich befindet. Der Weg führte weiter über Conneforde, Büppel, Jethausen südöstlich des Jadebusens nach der unteren Weser.

Die Richtung des Weges zwischen Ter Haar und Dankern weist darauf hin, daß die Erbauer die Verbindung mit der Ems an einer weiter oberhalb gelegenen Stelle zu gewinnen suchten. Gerade in der Gegend von Dankern, etwas unterhalb Haren, gehen mehrere Furten durch den Fluß. Nach dem Übergang über die Ems gelangte man mittels des Bohlenwegs durch die Tinner Dose auf zwei Wegen nach dem Inneren Deutschlands. Der eine führte auf Sögel, überschritt den Höhenrücken des Hümmlings in der Richtung auf Lindern und führte über Marren, Garen und Lastrup nach Eßen (Oldenburg). In dieser Gegend finden wir häufig Spuren der Römer: Münzen und sonstige Altertümer. In der Nähe von Marren bei Lindern wurden zwei Erzstatuetten des Mars, eine Viktoria mit der Inschrift »Vic Diccius Camicci V S L M«, ein Löwenkopf und ein Greifenkopf in Bronze, ferner eine römische Kupfermünze und ein eiserner Dolch aufgefunden. Von Eßen aus führte der Weg weiter über Lohne auf die Moorbrücken bei Brägel oder bei Lindloge in der Nähe von Diepholz, weiter südlich auch auf die Moorbrücke zwischen Damme und Hunteburg in der Richtung nach Minden. Der zweite Weg führte von der Tinner Dose nach der unteren Haase, diese aufwärts über Haselünne, Herzlake, Löningen, Bunnen ebenfalls nach Eßen, und von da weiter, wie vorher angegeben. Auch in dieser Gegend hat man Spuren der Römer entdeckt. Bei Herzlake wurden aus der Römerzeit mehrere Gegenstände aus Bronze, bei Löningen Münzen, weiter östlich bei Nieholt und Boen je ein Feldkessel, bei Bunnen drei eiserne Äxte, die den auf der Trajanssäule befindlichen gleichen, 200 m davon entfernt eine prächtige Bronzefigur, ferner bei Märschendorf westlich von Lohne eine römische Silbermünze mit dem Kopfe der Sabina, Gemahlin des Kaisers Hadrian, gefunden.

Aus der Lage und Beschaffenheit der Moorbrücken läßt sich ersehen, daß es sich bei ihrer Anlage um die Arbeit von Kriegsheeren gehandelt haben muß. Darauf weisen schon die Gegenstände hin, die beim Bau der Wege verwendet worden sind. Daß römische Soldaten auf ihren Kriegszügen derartige Moorbrücken geschlagen haben, wird — außer durch die oben angeführten Zeugnisse — von Tacitus noch an anderer Stelle bestätigt. In seinen Annalen IV, 72 — 74, wo er von dem Aufstande der hart bedrückten Frisier, 28 n. Chr., spricht, heißt es: »Als dies Lucius Apronius, dem Proprätor Germaniens, bekannt ward, rief er die Veteranen der Legionen aus der oberen Provinz .... Dann legte er durch die nächsten überschwemmten Gegenden mittels Dämme und Brücken eine Straße, fest genug, um einen ziemlich schweren Zug hinüberzuführen.«

Die Moorbrücken dienten zur Beförderung kriegerischer Massen. Dafür spricht auch der Umstand, daß an verschiedenen Stellen zwei und mehr Wege nebeneinander herlaufen. Den Beweis liefern die zahlreichen Moorbrücken nördlich des Dümmersees. Diese Gegend hatten die Römer als einen bedeutenden Knotenpunkt des militärischen Verkehrs und für ein wichtiges Durchgangsgebiet ihrer Truppen erkannt. Doch ist anzunehmen — wie auch manche der oben erwähnten Fundstücke beweisen —, daß die Römer noch lange, nachdem sie über den Rhein zurückgetrieben worden waren, in Beziehungen zu den Germanen östlich des Rheins blieben, und daß sogar noch

im 2. Jahrhundert nach Christo ein Handelsverkehr mittels der Moorbrücken stattgefunden haben mag.

Wann diese erbaut, und auf welchen Kriegszügen sie benutzt worden sind, läßt sich in den meisten Fällen nicht mehr beantworten, da wir über den Verlauf der Römerzüge gegen die Germanen nur teilweise unterrichtet sind. Es ist angezeigt, vorzugsweise an Drusus, Domitius, Tiberius, Varus und Germanicus zu denken. Seit dem Jahre 5 v. Chr. war L. Domitius Statthalter in Germanien, bis dahin hatte Tiberius an der Spitze der römischen Legionen in unserer Gegend gestanden. Aber die Kriege, mit denen Tiberius die Chauken und Cherusker überzog, gehören in die Zeit seiner zweiten Statthalterschaft, die erst mit dem Jahre 5 n. Chr. ihren Anfang nahm. Demnach wird als die früheste Zeit für die Herstellung der Moorbrücken das Jahr 5 v. Chr. anzusehen sein. Das späteste Jahr ist das Jahr 16 n. Chr., in dem Germanicus seinen letzten Zug in das Land der Cherusker unternahm. Als dieser Feldherr am rechten Ufer der Ems hinaufzog, wird das Marschziel in südöstliche Richtung übergegangen sein, sobald der Hümmling, der die natürliche Verbindung mit den östlichen Ländern herstellt, sich so weit dem Flusse näherte, daß er von der Emsstraße aus ohne große Schwierigkeit zu erreichen war. Dieser Fall tritt in der Nähe von Lathen ein. Wir dürfen demnach den Bohlenweg in der Tinner Dose für einen Teil des Weges halten, den Germanicus im Jahre 16 gezogen ist. Nur bei einem Kriegsereignisse, nämlich für den von Tacitus ausführlich geschilderten Rückzug des Caecina über die pontes longi, ist die Beschreibung des Geländes durch unseren römischen Gewährsmann so eingehend und bestimmt, daß die Mitteilungen nur auf eine einzige Örtlichkeit zutreffen können. Germanicus hatte nämlich im Jahre 15 n. Chr. einen Rachezug gegen die an der Schlacht im Teutoburger Walde beteiligt gewesenen Brukterer und Cherusker unternommen. Nachdem er die auf dem Teutoburger Kampfplatz umherliegenden Leichen bestattet und dem Arminius eine Schlacht geliefert hatte, trat er den Rückzug an. Dabei befahl er seinem Feldherrn Caecina: »obwohl er auf bekannten Wegen sich zurückzog, sobald als möglich über die langen Brücken hinweg zu gelangen«. Diese langen Brücken bezeichnet Tacitus (Ann. I, 63) als »Angustus is trames vastas inter paludes et quondam a L. Domitio aggeratus«. Nach den eingehenden Untersuchungen Knokes, dem auch der Geograph Guthe beistimmt, können diese pontes longi nur in den Moorbrücken bei Brägel gesucht werden. Gleichzeitig ersehen wir aus den Angaben des Tacitus, daß bereits 20 Jahre vorher Domitius daselbst Bohlenwege angelegt hatte.

Weihgeschenk eines ägyptischen Schreibers an den Gott der Weisheit.

Von Bettac, Ober-Postinspektor in Berlin.

Die Sammlung von Altertümern, die im Reichs-Postmuseum die Entwicklung des Schrifttums und der Beförderungseinrichtungen der alten Ägypter veranschaulicht, ist um die Nachbildung einer reizvollen Gruppe bereichert worden, die das Weihgeschenk eines ägyptischen Schreibers an den Gott der Weisheit darstellt, und die der bekannte Kunstmäcen James Simon unlängst der ägyptischen Abteilung der Königlichen Museen in Berlin im Original

überwiesen hat. Daß in Ägypten schon in grauer Vorzeit die Schreib- und Rechenkunst hoch entwickelt war, bestätigen die zahllosen Papyri und Schreibgeräte, die bei den Ausgrabungen im Laufe der Zeit zutage gefördert worden sind. Es sei dabei an den im Archiv 1910, S. 545ff., enthaltenen Aufsatz des Telegraphendirektors Dr. Preisigke in Straßburg (Els.) erinnert »Das Girowesen im alten Ägypten«, ferner an die Inschriften auf Papyrus, Holz und Ton, sowie an die Schreibtafeln und Schreibzeuge, die der Katalog des Postmuseums verzeichnet.

Schon auf den ältesten Denkmälern, den Pyramiden von Gizeh, findet sich die künstlerisch ausgeführte Bilderschrift, die von den Griechen als »Hieroglyphen«, heilige Eingrabungen, bezeichnet wurde. Gleichzeitig erscheint eine zweite Schriftform, die nur flüchtig gemalte »hieratische« oder



Priesterschrift. Aus dieser entwickelte sich etwa im 8. Jahrhundert v. Chr. durch weitere Vereinfachung der Zeichen die demotische, d. h. Volksschrift; jedoch wurden die Hieroglyphen- und die hieratische Schrift daneben beibehalten. Bei dieser Ausbildung des Schreibwerks war es natürlich, daß die Schreibarbeit, die zunächst in der Hand der Priesterschaft lag, allmählich an eine besondere Schreiber- und Beamtenzunft überging, die wie andere Berufsarten auch ihren besonderen Schutzgott hatte. Und zwar war dies Thoth, der Mondgott, der nach der ägyptischen Sage die Schrift erfand und entweder mit einem Ibiskopf oder als Hundskopfaffe mit weißem Haar und würdevollem, nachdenklichem Gesichtsausdrucke dargestellt wurde. Zu ihm betete der Beamte, daß er ihn leite und geschickt sein lasse in seinem Amte; denn »Glück und Segen sind bei Ihm«. Damit das Gebet von dem Gotte erhört würde, weihte ihm der Bittende eine Gabe, z. B. in Gestalt kleiner

plastischer Kunstwerke, die wohl auch auf Vorrat gearbeitet und in der Nähe der Tempel feilgehalten wurden.

Um ein solches Weihgeschenk handelt es sich bei dem eingangs erwähnten, hier abgebildeten neuen Schaustücke des Postmuseums. Auf einem Holzsockel von 12,5 cm Länge und 4,5 cm Breite ruht die Figur eines Schreibers oder Schülers, der unter den Augen seines Schutzpatrons arbeitet. Der Schreibende sitzt in der im Orient von jeher üblichen Weise mit untergeschlagenen Beinen da, auf seinen Knieen ruht die ausgebreitete Papyrusrolle und die Schale mit der Schreibfarbe; seine Kleidung besteht in einem Schurze. Ihm gegenüber thront Gott Thoth in der Gestalt eines Mantelpavians (Cynocephalus hamadryas) auf einem Postament, so daß er auf seinen Schützling herabsieht. Das Material für beide Figuren ist ein wie Ebenholz wirkender polierter Stein. Der Sockel besteht aus braunem Holze, in das — offenbar erst nach dem Ankaufe der Gruppe — eine Hieroglypheninschrift eingeschnitten worden ist. Da die Schriftzeichen mit weißer Farbe ausgefüllt sind, kann man sie noch gut entziffern und daraus ersehen, daß der Spender ein Schreiber namens Zai war, und daß er die Gruppe etwa im 15. Jahrhundert v. Chr. dem Thoth in seinem Tempel zu Schmun gestiftet hat, damit ihm »dieser Herrlichste der Götter gewähre, schreiben zu können und schwierige Stellen zu lösen und geschickt zu sein in den Gottesworten und einzudringen in sie« (Amtliche Berichte aus den Königl. Kunstsammlungen, 33. Jahrgang, Heft 1, Oktober 1911). Gleichartige Gruppen, von anderen Schreibern gestiftet, sind noch mehrfach in diesem Tempel gefunden worden.

LITERATUR.

Die preußischen Disziplinargesetze. Unter Benutzung amtlicher Quellen erläutert von Paul von Rheinbaben, Wirkl. Geheimen Oberregierungsrat. Zweite neubearbeitete Auflage. Berlin 1911, Verlag von Franz Vahlen; geh. 14 Mark, geb. in Hlbfz. 16 Mark. 658 Seiten.

Nachdem fast sieben Jahre seit dem Erscheinen der ersten Auflage des Kommentars verstrichen sind und diese bis auf das letzte Exemplar ausverkauft war, ist eine zweite Auflage erforderlich geworden. Durch die Hineinarbeitung des inzwischen gesammelten neuen Materials wurde der Umfang des Buches vermehrt (658 Seiten gegen 571 Seiten der ersten Auflage), während es nach seiner bewährten Form und Anordnung des Stoffes unverändert geblieben ist. Die Tatsache, daß der Kommentar in der preußischrechtlichen Literatur kein Gegenstück hat, in Verbindung mit den großen Vorzügen seiner Darstellung nach Form und Inhalt, die bereits bei Besprechung der ersten Auflage an dieser Stelle gewürdigt wurden (vgl. Archiv 1905, S. 120 f.) und sich in der zweiten Auflage gleichmäßig finden, sowie die umfassende Verarbeitung des theoretischen und praktischen Materials, das dem Verfasser kraft seiner amtlichen Stellung als Vortragender Rat beim Staatsministerium, der obersten Disziplinarinstanz für preußische nichtrichterliche Beamte, zur Verfügung stand, sichern dem Buche einen hervorragenden Platz in der juristischen Literatur.

Der in der ersten Auflage getroffenen Anordnung entsprechend, stellt auch die zweite Auflage, nach einer historischen Einleitung, von den vier in Betracht kommenden preußischen Disziplinargesetzen das »Gesetz, betreffend die nichtrichterlichen Beamten, die Versetzung derselben auf eine andere Stelle oder in den Ruhestand« vom 21. Juli 1852 in den Vordergrund. Daran schließt sich die Kommentierung des sog. Richter-Disziplinargesetzes vom 7. Mai 1851, sodann des Gesetzes, betreffend die Abänderung von Bestimmungen der Disziplinargesetze, vom 9. April 1879, und des Gesetzes, betreffend die Disziplinarverhältnisse der Privatdozenten usw., vom 17. Juni 1898. In einem »Anhang« ist, zur größeren Übersichtlichkeit, der fortlaufende Text der Gesetze von 1851 und 1852 in seiner jetzt gültigen Fassung abgedruckt, wobei an den geeigneten Stellen die für die einzelnen Beamtenarten gegebenen Ergänzungsvorschriften vermerkt sind. Ein ausführliches, Ministerialerlasse, Instruktionen, Entscheidungen usw. enthaltendes Quellenregister und ein vorzügliches alphabetisches Sachregister bilden den Schluß.

Aus dem reichen Inhalte des Buches und der Fülle der geprüften rechtlichen Streitfragen können an dieser Stelle nur wenige Punkte herausgegriffen werden, und zwar soll im folgenden das Disziplinargesetz von 1852 zur Grundlage genommen werden, da dieses dem Reichsbeamtengesetze vom 31. März 1873 (»RBG.«, neue Fassung vom 18. Mai 1907, RGBl. 1907, S. 245) als Vorbild diente und mannigfache Streitfragen mit ihm gemeinsam hat. Damit werden gleichzeitig Fragen aus dem Richter-Disziplinargesetz erörtert; denn dieses war wiederum für das Gesetz von 1852 vorbildlich, wie die allgemeinen Bestimmungeu über Dienstvergehen und deren Bestrafung in beiden Gesetzen ungefähr gleichlautend sind.

Das Gesetz von 1852 findet nach seinem § 1 auf alle im unmittelbaren oder mittelbaren Staatsdienste stehenden Beamten Anwendung, die nicht unter das Richter-Disziplinargesetz fallen; es bezieht sich nur auf Berufsbeamte. Hinsichtlich der streitigen Frage, ob die »Anstellung« des Beamten ein einseitiger Staatsakt ist oder ein Vertragsverhältnis voraussetzt oder zur Entstehung bringt, nimmt der Verfasser (S. 18) eine Mittelmeinung ein: es handele sich um einen einseitigen Staatsakt, doch liege es in der Natur der Sache, daß ihm eine Willenseinigung (d. h. Vertrag) zwischen dem Staate (der Gemeinde usw.) und dem Anzustellenden vorangehen müsse. »Eine Anstellungserklärung würde gegenstandslos sein, wenn die berufene Person überhaupt nicht oder nicht zu den Bedingungen der Anstellung angestellt werden wollte.« Dieser letzte Satz ist mit der Theorie vom einseitigen Staatsakt unvereinbar, ist aber auch vom Standpunkte der Vertragstheorie nur mit der Einschränkung zu verstehen, die sich aus dem zivilrechtlichen Begriffe der Willenserklärung und ihrer rechtlichen Bedeutung ergibt: Es kommt nur auf den erklärten, auch stillschweigend erklärten, d. h. aus den äußeren Umständen zu entnehmenden objektivierten Willen an, anderseits nicht darauf, ob etwa auch alle Einzelheiten des zu begründenden Beamtenverhältnisses gewollt waren. Ist der Wille, als Postreferendar angestellt zu werden, bedingungslos erklärt, so kommt durch den Anstellungsakt der Vertrag und damit das Beamtenverhältnis zustande, auch wenn der Anzustellende »nicht zu den Bedingungen der Anstellung angestellt werden wollte«, die sich im einzelnen aus der Stellung eines Postreferendars ergeben. Diese als richtig anzuerkennende Vertragstheorie entspricht der weitaus herrschenden Meinung. Perels-Spilling (S. 5 und 6) billigen sie nur widerstrebend, weisen aber mit Recht darauf hin, daß nicht notwendig die Aushändigung einer Anstellungsurkunde das Beamtenverhältnis begründe, daß diese viel-

mehr nur die amtliche Benachrichtigung von dem (bereits) entstandenen Beamtenverhältnisse sei. So liegt es überall, wo nicht etwa durch ausdrückliche Gesetzesvorschrift die Entstehung des Beamtenverhältnisses an die Aushändigung einer Anstellungsurkunde (Bestallung) geknüpft ist. Eine solche Vorschrift ist in § 1 des preußischen Kommunalbeamtengesetzes vom 30. Juli 1899 gegeben:

»Die Anstellung erfolgt durch Aushändigung einer Anstellungsurkunde«. Für die preußischen unmittelbaren Staatsbeamten fehlt es an einer ähnlichen Bestimmung; die Bestallung wird hier daher mit Recht von von Rheinbaben (S. 19) nicht als wesentliches Erfordernis aufgefaßt. Zweifelhaft liegt es nach § 4 Abs. 1 RBG.: »Jeder Reichsbeamte erhält bei seiner Anstellung eine Anstellungsurkunde«. Von Rheinbaben (S. 19) hält hiernach im Geltungsgebiete des RBG. die Aushändigung der Bestallung, als welche allerdings jede schriftliche Eröffnung der Behörde, daß dem Anzustellenden das Amt nunmehr übertragen werde, anzusehen ist, für ein wesentliches Formerfordernis (ebenso die Kommentatoren des RBG. Schulze und Brand). Anders jedoch mit Recht Perels-Spilling, S. 17; denn daß die Aushändigung der Bestallung Bedingung der Begründung des Beamtenverhältnisses sei, kommt in jener Vorschrift nicht zum Ausdrucke.

§ 2 des Gesetzes von 1852 ist der Sitz des materiellen Disziplinarrechts (ebenso § 1 des Richter-Disziplinargesetzes; §§ 10, 72 des RBG.). Mit Recht betont der Verfasser, daß es bei der mannigfachen Gestaltung der Dienstpflichten unmöglich ist, einen festbestimmten Tatbestand für die verschiedenen Arten von Dienstvergehen aufzustellen. Im Grunde gebe es, wie auch Laband (Staatsrecht des Deutschen Reichs) ausführt, nur ein einziges, allgemeines Dienstvergehen, nämlich die schuldhafte Verletzung der Dienstpflicht. Wenn § 2 des Gesetzes von 1852 (ebenso § 1 des Gesetzes von 1851) die Fälle unterscheidet, daß der Beamte

»1. die Pflichten verletzt, die ihm sein Amt auferlegt, oder
2. sich durch sein Verhalten in oder außer dem Amte der Achtung, des Ansehens oder des Vertrauens, die sein Beruf erfordert, unwürdig zeigt«,

so faßt von Rheinbaben diese sehr zweifelhafte Unterscheidung in der zweiten Auflage anders auf als in der ersten. Früher verstand er unter Nr. 1 die Pflichten, die durch die besonderen Dienstvorschriften des betreffenden Amtes erfordert werden, während Nr. 2 sich auf das »sonstige« Verhalten des Beamten in seiner Eigenschaft als Privatmann oder als Beamter beziehe, in letzter Eigenschaft jedoch nur abgesehen von der schon unter Nr. 1 getroffenen amtlichen Tätigkeit. Jetzt will der Verfasser (S. 66) unter Nr. 1 die Pflichten verstehen, die mit der Führung des Amtes im unmittelbaren Zusammenhange stehen, die jedoch auch durch außerhalb des Dienstes vorgenommene Handlungen verletzt werden können, während Nr. 2 den Beamten als Persönlichkeit, seinen Charakter und seine allgemeine Sittlichkeit ins Auge fasse. Praktischer Wert dürfte der vom Gesetze gemachten Unterscheidung kaum beizumessen sein. Als Beispiel eines Verstoßes gegen § 2 Nr. 1 führt der Verfasser mit Recht den Fall an (S. 67 Anm. 1; S. 70), daß ein Beamter seine Kinder zur Teilnahme am sog. polnischen Schulstreik veranlaßt, oder daß er die Bestrebungen der sozialdemokratischen Partei aktiv fördert. Beide Beispiele stellen Verletzungen der »Pflichten in bezug auf die Ausübung staatsbürgerlicher Rechte« dar, die der Verfasser ebenso besonders erörtert wie die »Pflicht zur Amtsführung«, die sog. »Residenzpflicht«, die Pflichten der Amtsverschwiegenheit, der Wahrhaftigkeit, zum sittlichen Lebenswandel, des Gehorsams und der Unterordnung, sowie die

Pflichten in bezug auf die Übernahme von Nebenämtern und Nebenbeschäftigungen. Der formelle Beitritt eines Beamten zur sozialdemokratischen Partei stellt eine Verletzung der durch Übernahme des (unmittelbaren oder mittelbaren) Staatsamts begründeten Treupflicht dar (von Rheinbaben; Oberverwaltungsgericht; Staatsministerium; Großer Disziplinarsenat beim Kammergericht). Aus der Gehorsamspflicht sei hier hervorgehoben, daß der Beamte z. B. verpflichtet ist, sich dem Kreisarzte zur Untersuchung zu stellen, falls sich die Behörde über die vom Beamten angegebene Krankheit oder darüber, ob die Voraussetzungen seiner Versetzung in den Ruhestand gegeben seien, unterrichten will.

Bezüglich der Übernahme von Nebenbeschäftigungen (Kabinetts-Order vom 13. Juli 1839, GS. S. 235; RBG. § 16) gibt der Verfasser S. 87 die leitenden Grundsätze an, die sich mit den Angaben bei Perels-Spilling, zweite Auflage, S. 55/56, im wesentlichen decken. Beispiele wären willkommen gewesen, denn die Abgrenzung wird vielfach schwierig sein. Wann eine »fortlaufende Remuneration« vorliegt — nur in diesem Falle bedarf die Übernahme von Nebenbeschäftigungen der Genehmigung —, wird von den beiden genannten Kommentaren nicht erörtert. Sie stimmen darin überein, daß ein Einzelgeschäft von kurzer Dauer nicht einmal den Begriff der »Beschäftigung« erfülle. Dieser setze eine gewisse Dauer und Häufigkeit der Tätigkeit voraus; insbesondere liege eine »Beschäftigung« vor, wenn die einzelnen Geschäfte gleichartig seien und in geringen Zwischenräumen einander folgen. Dem ist zuzustimmen. Wenn die Genehmigungspflicht voraussetzt, daß zu einer Nebentätigkeit von gewisser Dauer und Regelmäßigkeit noch eine »fortlaufende« Remuneration hinzukommt, so ist bei dieser doppelten Betonung des Dauerverhältnisses sowie mit Rücksicht darauf, daß die fortlaufend remunerierte Nebenbeschäftigung gesetzlich dem Nebenamt an die Seite gestellt ist, kein Zweifel, daß vereinzelte Nebentätigkeiten gegen Remuneration der Genehmigung nicht bedürfen. So ist wohl noch niemals bezweifelt worden, daß die Abfassung einzelner literarischer Aufsätze gegen Honorar keiner Genehmigung bedarf. Hinsichtlich der Abgabe privater Gutachten besteht die Gefahr einer Verletzung des Amtsgeheimnisses. Mit Rücksicht hierauf ist für Reichsbeamte allgemein die Einholung der Genehmigung vor Abgabe privater sachverständiger Gutachten vorgeschrieben (RBG. § 12 Abs. 1 und das Verhältnis des Abs. 1 zu Abs. 2). Genehmigungsfrei ist die Übernahme der Tätigkeit als Schiedsrichter. Anderseits bedarf es der Genehmigung — da ein Dauerverhältnis mit fortlaufender Remuneration vorliegt — zur Übernahme der Redaktion einer Zeitschrift, der Stelle eines Syndikus, zu entgeltlichen Vermögensverwaltungen und wohl auch zur Übernahme des Amtes eines Testamentsvollstreckers (letztes ist kein Amt, sondern eine Nebenbeschäftigung im Sinne der Disziplinargesetze).

Während es, wie oben bemerkt, im Grunde nur ein einziges Dienstvergehen gibt, hebt das Gesetz von 1852 in § 8 (§ 7 des Gesetzes von 1851; § 14 Abs. 3 RBG.) die unerlaubte Fernhaltung vom Amte und die Urlaubsüberschreitung besonders hervor. Die Frage, ob die für diese Fälle gesetzlich vorgesehene Gehaltsentziehung rein zivilrechtlichen Charakter hat, ist für das preußische Recht streitig, während sie für das Reichsrecht allgemein bejaht wird (vgl. Perels-Spilling, S. 52; eingehend Reichsgericht Bd. 52, S. 20). Von Rheinbaben hat sich in der vorliegenden zweiten Auflage, unter Änderung seiner in der ersten Auflage vertretenen Meinung (vgl. Archiv 1905, S. 123), der vom Reichsgericht a. a. O. für das preußische Recht ausgesprochenen Ansicht angeschlossen und der in § 8 des Gesetzes von 1852 vorgesehenen Entziehung des Diensteinkommens neben einer zivilrechtlichen

auch eine disziplinarrechtliche Bedeutung beigelegt, ohne die Maßregel jedoch als »eigentliche« Ordnungstrafe aufzufassen. Als Konsequenz dieser Auffassung stellt der Verfasser zweierlei hin: Einmal werde durch die Gehaltsentziehung nicht ausgeschlossen, daß daneben noch eine Ordnungs- oder Disziplinarstrafe verhängt wird (was übrigens schon aus § 9 a. a. O. gefolgert werden kann; ebenso Oberverwaltungsgericht Bd. 51, S. 419); sodann seien die ordentlichen Gerichte, die der Beamte im Falle einer Gehaltsentziehung anzurufen in der Lage ist (§ 1 des preußischen Gesetzes, betreffend die Erweiterung des Rechtswegs, vom 24. Mai 1861), an die Entscheidung der Dienstbehörde darüber, ob und für welche Zeit eine unerlaubte Fernhaltung vom Amte vorgelegen hat, und ob »besondere Entschuldigungsgründe« (§ 8 a. a. O.) vorliegen, gebunden, da die Maßnahme der Gehaltsentziehung sich als »Ordnungstrafe« im weiteren Sinne darstelle (§ 5 des Gesetzes vom 29. Mai 1861, = § 155 RBG.; Reichsgericht a. a. O.). Diese Unterscheidung, wonach die besprochene Maßnahme im zweiten Falle unter den Begriff der »Ordnungsstrafe« gebracht wird, im ersten dagegen nicht, erscheint nicht überzeugend, doch immerhin der praktisch am meisten befriedigende Ausweg. Bemerkt sei, daß Perels-Spilling, S. 52, auf der Grundlage des RBG. beide Fälle im gleichen Sinne entscheiden, obwohl sie mit der allgemeinen Auffassung, der auch von Rheinbaben und das Reichsgericht a. a. O. (dieses mit eingehender Begründung) beitreten, die Gehaltsentziehung nach dem RBG. als rein zivilrechtliche Maßnahme auffassen. Von Rheinbaben (S. 138) zieht aus diesem Standpunkte die eiserne Konsequenz, daß die vorgenannte Bindung des Zivilrichters nach Reichsrecht nicht eintritt.

In der sehr streitigen Frage, ob der Disziplinarrichter an die Feststellungen des Strafrichters nicht nur dann gebunden ist, wenn dieser den Beamten von der Anklage wegen einer kriminell strafbaren Handlung freigesprochen, sondern auch dann, wenn er verurteilt hat (§ 5 des Gesetzes von 1852; § 4 des Gesetzes von 1851; § 78 RBG.), bleibt von Rheinbaben bei seiner in der ersten Auflage niedergelegten Rechtsmeinung stehen (vgl. Archiv 1905, S. 125), wonach diese Gebundenheit verneint wird. Seine, die Entstehungsgeschichte des Gesetzes von 1852 sorgfältig berücksichtigende Beweisführung ist in der zweiten Auflage gegenüber der ersten noch vertieft; galt es doch der außerordentlich praktischen Bedeutung dieser Frage gerecht zu werden und mit dem Staatsministerium und dem Großen Disziplinarsenate beim Kammergerichte gegen die herrschende Meinung zu kämpfen, die vom Oberverwaltungsgerichte, dem Kaiserlichen Disziplinarhof in Leipzig, dem Kaiserlichen Disziplinarhofe für die Schutzgebiete und dem Ehrengerichtshofe für Rechtsanwälte (übrigens auch vom Bayerischen Disziplinarhofe für richterliche Beamte) vertreten wird. (Auch Perels-Spilling, zu § 78 RBG., erörtern, und zwar im Sinne der herrschenden Meinung, wohl keine Rechtsfrage eingehender als diese). Daß die herrschende Auffassung dem Disziplinarrichter »eine wenig würdige Stellung, eine unter Umständen kaum erträgliche Zwangslage« zuweist (Jebens im Preuß. Verw. Bl. Bd. 26, S. 66), und zu großen Härten führen kann, beleuchtet von Rheinbaben treffend, indem er z. B. den Fall setzt, daß der Strafrichter die Zurechnungsfähigkeit des Beamten bejaht hat und später im Disziplinarverfahren, nach eingeholten Gutachten von Sachverständigen, die Unzurechnungsfähigkeit des Angeschuldigten als zur Zeit der Tat vorhanden gewesen zweifelsfrei erwiesen wird. Übrigens ist dem Verfasser kürzlich Prof. Harburger (in Seufferts Blättern für Rechtsanwendung Bd. 76, 1911, S. 443 bis 452) beigetreten, der das Für und Wider eingehend würdigt und besonderes Gewicht auf den in § 38 des Gesetzes von 1852 (§ 33 des Richter-Disziplinargesetzes,

§ 108 RBG.) zum Ausdruck gekommenen Grundsatz der freien Beweiswürdigung legt.

Aus der Lehre von der Beweisaufnahme ist hervorzuheben, daß der Untersuchungskommissar als solcher, da er richterliche Funktionen ausübt, zur eidlichen Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen befugt ist, auch wenn er persönlich die Befähigung zum Richteramte nicht besitzt. Dabei ist darauf aufmerksam zu machen, daß nach § 32 des Gesetzes von 1852 die Zeugen grundsätzlich eidlich vernommen werden (anders nach § 94 RBG.), und daß ein Verzicht des Vertreters der Staatsanwaltschaft oder des Angeschuldigten auf die Beeidigung wirkungslos ist. Aus den angeführten Gründen hat der Kommissar ferner den Zeugniszwang selbständig auszuüben und kann durch Vermittlung des Amtsgerichts Straffestsetzungen gegen von ihm selbst geladene ungehorsame Zeugen nicht erreichen (dies ist in einem gemeinschaftlichen Erlasse mehrerer Minister vom 30. April 1895 ausgesprochen; so auch von Rheinbaben S. 246, der es in der ersten Auflage nicht mit dieser Schärfe zum Ausdruck brachte). Daß die Vernehmung und Beeidigung der Zeugen und Sachverständigen im übrigen unter entsprechender Anwendung der Strafprozeßordnung erfolgt, deutet der Verfasser (S. 245) nur an. Aber auch hier sind Zweifel möglich. So ist z. B. behauptet worden, daß § 54 StPO., wonach ein Zeuge die Auskunft auf solche Fragen verweigern darf, deren wahrheitsgemäße Beantwortung ihm oder einem seiner Angehörigen die Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung zuziehen würde, in entsprechender Anwendung auf das Disziplinarverfahren den Satz ergebe, daß schon bei Befürchtung nur disziplinarer Verfolgung das Zeugnisverweigerungsrecht Platz greife (so Woerner in Seufferts Blättern für Rechtsanwendung Bd. 75, 1910, S. 286). Dem ist nicht beizutreten. Da vielmehr in dieser Beziehung die Disziplinargesetze Vorschriften nicht enthalten, so greift die StPO. ergänzend ein, d. h. mit ihrem Grundsatze des Zeugniszwanges und den Ausnahmen, die dort ausdrücklich zugelassen sind. Eine Ausdehnung dieser Ausnahmen ist unzulässig. Daß der Untersuchungskommissar zur Beschlagnahme von Briefsendungen und Telegrammen auf den Post- und Telegraphenanstalten gemäß § 99 StPO. nicht befugt ist, wird nunmehr in der zweiten Auflage, S. 248, ausdrücklich vermerkt (vgl. auch Jahrg. 1905, S. 125/126 dieses Archivs). Irreführend ist jedoch, wenn der Verfasser hier den weiteren Satz anschließt: »Der Untersuchungskommissar hat hier — wie in sonstigen Fällen, wo er eine Beschlagnahme oder Durchsuchung selbst vorzunehmen behindert ist — das betreffende Amtsgericht um Vornahme der Beschlagnahme zu ersuchen.« Sollte sich dieser Satz auf die Beschlagnahme von Postsendungen usw. beziehen, so ist er irrig, da der Untersuchungskommissar, wie von Rheinbaben selbst anerkennt, nicht aus persönlichen Gründen zu dieser Beschlagnahme nicht befugt ist, sondern deshalb, weil der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Post- und Telegraphengeheimnisses zwar in »strafgerichtlichen Untersuchungen«, nicht aber im Disziplinarverfahren Ausnahmen erleidet.

Was die Rechtsmittel angeht, so folgt der Verfasser, wie in der ersten Auflage, der ständigen Rechtsprechung des Staatsministeriums dahingehend, daß der Grundsatz des § 343 StPO., wonach jedes von der Staatsanwaltschaft eingelegte Rechtsmittel die Wirkung hat, daß die angefochtene Entscheidung auch zugunsten des Angeschuldigten geändert oder aufgehoben werden kann, auch für das Disziplinarverfahren Geltung hat (anders der Kaiserliche Disziplinarhof). Ferner nimmt er jetzt, im Gegensatze zu seiner in der ersten Auflage niedergelegten Auffassung, unter Berufung auf eine Entscheidung des Staatsministeriums vom 23. April 1909 an, daß die Vor-

schrift des § 338 StPO., wonach die Staatsanwaltschaft von den zulässigen Rechtsmitteln auch zugunsten des Angeschuldigten Gebrauch machen kann, für das Disziplinarverfahren ebenfalls gilt, weil der Vertreter der Staatsanwaltschaft auch im Disziplinarverfahren nicht als reine Prozeßpartei erscheine und anderenfalls seiner Aufgabe zur Wahrung der staatlichen Interessen an der gerechten Handhabung der Disziplinargewalt nicht im vollen Umfange gerecht werden könne. Beide Fragen können in der Tat nur einheitlich bejaht oder verneint werden (Vgl. dazu Jahrg. 1905, S. 126 dieses Archivs; der dort gekennzeichnete Standpunkt von Perels-Spilling gilt auch für deren zweite Auflage). Bemerkt sei, daß das Bayerische Beamtengesetz vom 16. August 1908 in Art. 152 die Anwendbarkeit der in §§ 338, 343 StPO. enthaltenen Grundsätze ausdrücklich vorgesehen hat. Über die Form der Berufung schreibt § 42 des Gesetzes von 1852 (= § 111 RBG.) vor, daß die Anmeldung zu Protokoll oder schriftlich zu erfolgen habe. Daß telegraphische Berufungseinlegung trotzdem nicht als unzulässig anzusehen ist, nimmt der Verfasser (S. 283), gestützt auf eine Entscheidung des Staatsministeriums vom 18. Februar 1884, mit Recht an. Dies entspricht auch der konstanten Praxis des Reichsgerichts auf dem Gebiete der StPO. und bezüglich ähnlicher Vorschriften auf anderen Gebieten (Reichsgericht in Strafs. Bd. 8, S. 92 (Vereinigte Strafsenate); Bd. 9, S. 38; Bd. 10, S. 166; Bd. 38, S. 282; in Gruchots Beiträgen, Bd. 26, S. 1190; in Zivils., Bd. 14, S. 337; Bd. 44, S. 369). Wie freilich § 126 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sich dazu verhält, scheint mir noch nicht untersucht zu sein. Von den Rechtsmitteln ist der »Einspruch«, unter dem jedenfalls die in §§ 234, 370 StPO. geregelte Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen ein in Abwesenheit des Angeklagten erlassenes Urteil zu verstehen ist, durch § 40 des Gesetzes von 1852 (= § 117 RBG.) ausgeschlossen. Das Gleiche nimmt von Rheinbaben auf Grund der konstanten preußischen Praxis auch von der »Wiederaufnahme eines durch rechtskräftiges Urteil geschlossenen Verfahrens« an (S. 275; ebenso (zweifellos) § 117 RBG.; anders ausdrücklich § 43 des Richter-Disziplinargesetzes). Wegen des vermittelnden Standpunktes des Verfassers (in der zweiten Auflage unverändert) und des Staatsministeriums in der Frage, ob gegen Versäumung der Berufungsfrist die in § 44 StPO. vorgesehene Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewährt werden kann, vgl. Jahrg. 1905, S. 127 dieses Archivs.

Hinsichtlich der Bedeutung der Zustellungen im Disziplinarverfahren ist folgendes zu bemerken. In der ersten Auflage sprach von Rheinbaben ausdrücklich aus, daß die in § 13 des Gesetzes von 1852 (= § 12 des Gesetzes von 1851, § 133 RBG.) vorgesehenen »Aufforderungen, Mitteilungen, Zustellungen und Vorladungen« nicht nur dann gültig sind und den Lauf der Fristen bewirken, wenn sie ordnungsmäßig »zugestellt« sind, daß vielmehr auf Grund dieser Vorschrift andere Arten der Feststellung, z. B. zu Protokoll, nicht schlechthin als rechtsunwirksam anzusehen sind. In der zweiten Auflage findet sich über diesen Punkt keine Bemerkung; es scheint aber, als ob von Rheinbaben, im Gegensatze zu seinen sonstigen liberalen Rechtsanschauungen, jetzt den Standpunkt vertritt, daß die förmliche Zustellung Bedingung der in § 13 a. a. O. gemeinten Gültigkeit sei und nur sie die Fristen in Lauf setze (S. 144). Diese strenge Auffassung wurde bereits im Jahrg. 1905, S. 127/128 dieses Archivs bekämpft. § 13 des Gesetzes von 1852 (§ 133 RBG.) hat nicht die Bedeutung, daß nur die förmliche Zustellung die dort vorgesehene Rechtswirkung habe, sondern daß die »Mitteilungen« usw. auch durch Zustellung rechtswirksam erfolgen können. Dies gesetzlich hervorzuheben, war notwendig, weil die formelle Zustellung durchaus nicht immer die

Mitteilung an die Person des Adressaten (d. h. den Soll-Empfänger) zu bewirken braucht, vielmehr nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung, die durch § 13 a. a. O. insoweit auch hier für anwendbar erklärt ist, auch dann und in dem Zeitpunkte rechtswirksam erfolgt, wenn der Zustellungsbrief einem Dienstboten des Adressaten übergeben wird, ohne daß der Adressat von dem Briefe überhaupt Kenntnis erhält. Daß auch eine protokollarische Eröffnung ausreichend ist, hat das Oberverwaltungsgericht in einer Entscheidung vom 21. Oktober 1891 ausgesprochen; dies entspricht auch der in der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung geübten Praxis. Bemerkt sei, daß das Kolonialbeamtengesetz vom 8. Juni 1910 (RGBl. S. 881) in § 46 Satz 2 für seinen ganzen Bereich ausspricht: »Der Zustellung steht die Eröffnung zu Protokoll sowie jede sonstige durch einen vereidigten Verwaltungsbeamten bescheinigte Beganntgabe gleich.«

Auch im Bereiche des formellen Zustellungsverfahrens bestehen rechtliche Zweifel. Nach § 13 a. a. O. sind Mitteilungen usw. gültig, wenn sie dem Adressaten »in Person zugestellt, oder wenn sie in seiner letzten Wohnung an dem Orte insinuiert werden, wo er seinen letzten Wohnsitz im Inlande hatte.« Nach § 133 Abs. 2 RBG. entscheiden die im Zivil- und Strafprozesse geltenden Vorschriften mit der alleinigen Ausnahme, daß im Disziplinarverfahren (ob auch gegenüber Wartegeldempfängern und im Zwangspensionierungsverfahren, ist streitig; vgl. Perels-Spilling, zweite Auflage, S. 248) die Zustellung an den Angeschuldigten in seiner letzten Wohnung am letzten dienstlichen Wohnsitze dann zu erfolgen hat, wenn der Beamte diesen Wohnsitz verlassen hat und sein Aufenthalt der vorgesetzten Behörde unbekannt ist. Beide Vorschriften stimmen darin überein, daß sie, soweit sie eine Zustellung in der letzten, d. h. nicht mehr vorhandenen Wohnung vorsehen, eine öffentliche Zustellung (§ 40 StPO., §§ 203 f. ZPO.) ausschließen, und daß im übrigen die Vorschriften der Zivilprozeßordnung über das Zustellungsverfahren Platz greifen. Insbesondere stehen die Begriffe »Zustellung in Person« und »Zustellung in der letzten Wohnung« (d. h. Zustellung in den Wind, ähnlich dem Windprotest im Wechselprotestverfahren) derart im Gegensatze, daß die Zustellung »in Person« auch die Ersatzzustellung (§§ 181 f. ZPO.) umfaßt, also insoweit ein Unterschied vom Reichsrechte (§ 133 RBG.) nicht besteht. Dies erkennt auch von Rheinbaben an; trotzdem hält er eine Zustellung in der Wohnung des Beamten, der sich notorisch im Gerichtsgefängnisse befindet, für unstatthaft, da die Zustellung »grundsätzlich in Person« zu erfolgen habe. Dies ist weder nach § 13 des Gesetzes von 1852 noch nach § 133 RBG. als richtig anzuerkennen, da die Wohnung durch Strafhaft ihres Inhabers nicht aufhört fortzubestehen, in der (gegenwärtig bestehenden) Wohnung aber immer rechtsgültig zugestellt werden kann (vgl. auch § 1 der Anw. über das Verfahren, betreffend die postamtliche Bestellung von Schreiben mit Zustellungsurkunde, Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie, Abschn. V, 1, Anl. 32).

Mit Recht kann am Schlusse dieser Erörterung behauptet werden, daß wohl kaum eine Rechtsfrage, die in den Rahmen der preußischen Disziplinargesetze hineinspielt, in dem hier besprochenen Kommentar unberührt geblieben ist. Schließlich darf die klare und stilistische vorzügliche Form der Darstellung, aber auch die vornehme Ausstattung, die der Verlag dem Werke gegeben hat, nicht unerwähnt bleiben.

Landrichter Dr. F. Scholz.

Was müssen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, Beamte und Privatleute von der Reichsversicherungsordnung wissen? Von Ober-Postpraktikant Theel. Gesetzverlag L. Schwarz & Co., Berlin S. 14, Dresdenerstr. 80. Taschenformat. Preis broschiert 1 Mark 10 Pf., gebunden 1 Mark 35 Pf. Für Postbeamte besonderer Vorzugspreis von 60 Pf. für das in haltbarem Kaliko gebundene Exemplar, wenn die Bestellung beim Verfasser, Ober-Postpraktikant Theel in Magdeburg, Pionierstr. 1, erfolgt.

Verfasser bringt nach einem Rückblick auf die Arbeiterfürsorge im Deutschen Reiche kurz zusammengefaßt die wichtigsten Änderungen, die sich gegenüber den bisherigen Vorschriften nach der Reichsversicherungsordnung ergeben, und zwar getrennt nach »Gemeinsamen Vorschriften«, »Krankenversicherung«, »Unfallversicherung« und »Invalidenversicherung«. Sodann folgen aus der Reichsversicherungsordnung selbst die Vorschriften von wesentlicher Bedeutung, die im allgemeinen wörtlich wiedergegeben sind. Ein übersichtliches Sachregister erleichtert die Benutzung.

Das Schwachstromkabel. Von A. Pokrandt, Ober-Telegraphensekretär, und H. Tietgen, Telegraphensekretär in Hamburg. 156 Seiten in Taschenformat mit Abbildungen im Text. Selbstverlag der Verfasser. Preis in Leinen gebunden 2 Mark 20 Pf.

In dem kleinen Werke sollen nach der Absicht der Verfasser »außer dem Notwendigsten aus den wissenschaftlichen Grundlagen, der Materialien- und Instrumentenkunde in erster Linie die bei der Messung und Instandsetzung von Telegraphen- und Fernsprechkabeln anzuwendenden Methoden und auszuführenden Arbeiten besprochen werden«. Dieses Ziel haben die Verfasser erreicht, und zwar im wesentlichen auf einem Wege, auf dem ihnen jeder Fachmann folgen kann, selbst wenn ihm keine umfassenden Vorkenntnisse aus dem behandelten Gebiete zur Verfügung stehen. Das Werk kann in zwei Abschnitte zerlegt werden, deren erster die Kapitel I bis III, der andere die Kapitel IV bis IX umfaßt. Jener enthält die wissenschaftlichen Grundlagen und die wichtigsten Angaben über die bei Kabeln usw. verwendeten Materialien, dieser — in gedrängter Form — Beschreibungen von Kabeln, Lötstellen und Lötverfahren, Instrumenten, ferner die Besprechung von Meßmethoden. Als Anhang sind mehrere Übersichten beigegeben, die bei Kabelmessungen, Berechnungen, Instandsetzungen gute Dienste leisten werden.

Besonders der zweite Teil, und in diesem hauptsächlich der Abschnitt über Kabelmessungen, zeugt von guter praktischer Erfahrung. Im ersten Abschnitte ließen sich einige Begriffsbestimmungen noch klarer fassen oder besser mit dem neuesten technischen Sprachgebrauch in Übereinstimmung bringen. Auch der Abdruck der Formeln weist teilweise noch kleine Mängel auf, die sich bei einer Neuauflage werden vermeiden lassen. Ferner werden zweckmäßig einige Bezeichnungen in Kapitel VIII zu ändern sein, um Verwechslungen mit vorangegangenen Erläuterungen vorzubeugen oder das Aufsuchen von Hinweisen und Skizzen zu erleichtern.

Das Werkchen wird den Kabelmeßbeamten und Telegraphen-Baubeamten viele Belehrung bieten.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 6. BERLIN, MÄRZ. **1912.**

Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens.

Von **W. Heß**, Postrat in Oppeln.

(Schluß.)

B. Vereinfachungen im inneren Betriebs- und Verwaltungsdienste.

1. Innerer Verkehr (Reichs-Postgebiet).

a) Annahmedienst.

Vereinfachungen im Annahmedienste sind namentlich wieder hinsichtlich der Führung der Annahmebücher eingetreten. Im Juni 1910 wurde nachgegeben, daß im Annahmebuche für Postanweisungen die portofreien Postanweisungen in der Spalte »Bemerkungen« nicht mehr besonders gekennzeichnet werden[1]), und vom 1. Oktober 1910 ab, daß die Angabe des Bestimmungsorts, wie schon bisher bei sämtlichen Inlands-Postanweisungen (Archiv 1910, S. 482), auch bei den Postauftrags- und Nachnahme-Postanweisungen nach dem Ausland unterbleibt.[2]) Seit Juni 1910 können ferner die Beträge an Zeitungsbezugs- und Zeitungsbestellgeld für die am Schalter aufgegebenen, mehrere Zeitungen umfassenden Bestellungen nach Bestimmung des Amtsvorstehers in der nämlichen Weise, wie die vom Bestellpersonal

[1]) A.V. 95 vom 9. Juni 1910.

[2]) A.V. 151 vom 26. September 1910.

eingezogenen Beträge (Archiv 1910, S. 489), summarisch im Zeitungskassenbuche vereinnahmt werden.[1])

Zahlreich waren die Vereinfachungen in der Führung der Annahmelisten für Zahlkarten. In diesen Listen kann seit Juli 1910 die Angabe des Amtsorts des Postscheckamts unterbleiben, wenn die Zahlkarte für ein beim Bezirks-Postscheckamte bestehendes Postscheckkonto bestimmt ist.[2]) Ebenfalls seit Juli 1910 brauchen bei der Eintragung von Postauftrags- und Nachnahme-Zahlkarten der Name des Absenders[2]) und seit Juni 1911 auch die Nummer des Scheckkontos des Zahlungsempfängers sowie allgemein der Name des Amtsorts des Postscheckamts[3]) nicht mehr angegeben zu werden, so daß derartige Zahlkarten jetzt nur noch nach Aufgabenummer, Betrag und Nummer des Ankunftsbuchs (für Postaufträge oder Nachnahmen) zu buchen sind.[3]) Der Name des Absenders darf in den Annahmelisten für Zahlkarten seit Januar 1911 auch bei Eintragung der von Postagenturen herrührenden Zahlkarten fortgelassen werden.[4]) Die wichtigste Vereinfachung besteht jedoch in der am 1. Dezember 1911 in Kraft getretenen Anordnung, daß die Annahmelisten fortan nicht mehr in doppelten, mittels Durchdrucks herzustellenden Ausfertigungen, sondern in nur je einem Exemplar, — und zwar mit Tinte — zu führen und statt täglich nur viermal im Monat an das Bezirks-Postscheckamt einzusenden sind, sowie daß die Formulare zu den Listen künftig mit vorgedruckten Nummern (Einern und Zehnern), für größere Postämter auch mit vollständig vorgedruckten Nummern von 1 bis 1000, hergestellt werden.[5]) Zu erwähnen ist ferner, daß die Zahlkarten in Kartenform in gleicher Weise wie die Postanweisungen mit jeder Beförderungsgelegenheit an die Postscheckämter offen abgesandt werden.[6])

Eine weitere Erleichterung des Annahmedienstes, die allerdings vorläufig nur einer beschränkten Zahl von Postanstalten zugute gekommen ist, besteht darin, daß im Postvermerke der mit Postanweisungs-Stempelmaschine bedruckten Postanweisungen (s. B 1n, S. 174/175) Tag und Monat der Einzahlung vom Annahmebeamten nicht mehr angegeben zu werden brauchen.[7])

b) Abfertigungsdienst.

Die schon früher für den Eisenbahnpostbetrieb nachgegebene Erleichterung, wonach Briefe, Kästchen und Beutelstücke mit Wertangabe bis zu 600 Mark sowie Einschreibbeutelstücke in die Karten nur noch summarisch (der Stückzahl nach) einzutragen sind (Archiv 1910, S. 483), wurde im Juni 1910 auch auf den Verkehr zwischen den Postämtern an Landstraßen ausgedehnt.[8]) Seit der nämlichen Zeit können Briefe mit Wertangabe bis zu 600 Mark u. U. auch in Geldposten summarisch aufgenommen werden.[8]) Die Ausfüllung der Karten wurde im übrigen seit dem 1. Oktober 1910 noch insofern vereinfacht, als seitdem das Porto auf den Sendungen nach dem Bestimmungsorte der Karte

[1]) A.V. 100 vom 14. Juni 1910.
[2]) A.V. 113 vom 5. Juli 1910.
[3]) A.V. 88 vom 8. Juni 1911.
[4]) A.V. 14 vom 26. Januar 1911.
[5]) A.V. 167 vom 15 November 1911; D.V. Z. 1911, S. 562.
[6]) A.V. 131 vom 30. August 1910.
[7]) A.V. 186 vom 18. Dezember 1911.
[8]) A.V. 95 vom 9. Juni 1910.

im allgemeinen nur noch in Ziffern (ohne Wiederholung der Marksumme in Buchstaben) eingetragen zu werden braucht und bei der Eintragung von Wertsendungen etwaige Pfennigbeträge unberücksichtigt bleiben können.[1])

In den Vorschriften über Fertigung und Verschluß der Beutel traten folgende Erleichterungen ein. Der Verschluß der Briefbeutel ohne Karte kann seit Juni 1910 lediglich durch Verschnürung hergestellt werden[2]); Kästchen mit Wertangabe werden im inneren deutschen Betriebe seit dem 15. Juli 1910 nicht mehr als Wertbeutelstücke, sondern als Briefe mit Wertangabe behandelt[3]) und Geldbriefbeutel mit Wertinhalt seit dem 1. November 1910 nur noch mit einem Siegel (statt bisher mit zwei Siegeln) verschlossen.[4])

Hinsichtlich der Führung der Bücher für den Briefabfertigungsdienst ist zu erwähnen, daß die 1909 getroffene Einrichtung, wonach bei Postämtern III und bei Zweigpostämtern von der Führung eines Abschriftsbuchs ganz abgesehen und statt dessen die richtige und rechtzeitige Absendung der Wertbriefe usw. in vereinfachter Form (in den Annahmebüchern, Lagerbüchern usw. oder in den Karten und Ladezetteln) nachgewiesen werden kann (Archiv 1910, S. 484), vom 1. Februar 1911 ab auch auf selbständige Stadtpostämter mit einfachen Leitverhältnissen ausgedehnt wurde.[5])

Von den Leitbehelfen für den Briefabfertigungsdienst hat das regelmäßig als Beiheft zu den Postleitheften erscheinende »Verzeichnis der Kartenschlüsse zwischen den deutschen Reichs-Postanstalten und den außerdeutschen Postanstalten« seit Mai 1910 eine Einrichtung erhalten, die eine raschere Auffindung der Kartenschlüsse ermöglicht. Diese Einrichtung besteht u. a. darin, daß Frachtkartenschlüsse allgemein getrennt von den Briefkartenschlüssen aufgeführt werden, daß die Grenz-Ausgangs-Postanstalten alphabetisch und gleiche Absendungstellen unter sich nach der Abgangszeit der Kartenschlüsse geordnet worden sind, sowie daß für die Kartenschlüsse nach und aus den Schutzgebieten je eine besondere Abteilung eingerichtet worden ist.[6])

c) Entkartungs-, Bestell- und Packkammerdienst.

In der Führung der Bücher bei den Entkartungstellen sind nachstehende Erleichterungen eingetreten. Seit Juni 1910 dürfen, wo es zur Beschleunigung des Entkartungsgeschäfts dient, hinsichtlich der an große Banken, Firmen usw. eingehenden nachzuweisenden Sendungen besondere Lagerbücher in vereinfachter Form außer über Einschreibbriefe (Archiv 1910, S. 486) auch über Wertbriefe geführt werden.[2]) Seit dem nämlichen Zeitpunkt ist es ferner nach dem Ermessen des Amtsvorstehers gestattet, die eingehenden Zeitungs-Postanweisungen, soweit dafür nicht ein besonderes Ankunftsbuch geführt wird, ungebucht der Zeitungstelle zu überweisen und sie erst nach Vereinnahmung der Postanweisungsbeträge im Zeitungskassenbuche lediglich mit dem jeweiligen Gesamtbetrag in das Ankunftsbuch für Postanweisungen einzutragen.[2]) In ähnlicher Weise sind bei Postämtern, denen Postagenturen mit lebhaftem Postanweisungsverkehr zugeteilt sind, die Beträge der von den Postagenturen ausge-

[1]) A.V. 151 vom 26. September 1910.
[2]) A.V. 95 vom 9. Juni 1910.
[3]) A.V. 107 vom 26. Juni 1910.
[4]) A.V. 173 vom 22. Oktober 1910.
[5]) A.V. 10 vom 17. Januar 1911.
[6]) D.V.Z. 1910, S. 276.



zahlten Postanweisungen nicht mehr einzeln, sondern mit der aus der Überweisungskarte jeweils sich ergebenden Schlußsumme in das Ankunftsbuch für Postanweisungen zu übernehmen.[1]) Auch kann seit dem 1. Februar 1911 bei Postämtern mit lebhaftem Postanweisungs-Auszahlungsverkehr nach dem Ermessen des Amtsvorstehers davon abgesehen werden, außer den Postanweisungen an Soldaten bis zum Feldwebel usw. aufwärts (Archiv 1910, S. 486) auch die an ständige Abholer eingehenden Postanweisungen bis zum Betrage von 50 Mark einschließlich, soweit es sich nicht um unbestellbar zurückgelangte sowie nach- oder zurückzusendende Postanweisungen handelt, vor der Auszahlung in das Ankunftsbuch einzutragen.[2])

Von sonstigen Erleichterungen im Entkartungsdienst ist zu erwähnen, daß seit Juni 1910 bei Postämtern I mit Orts-Aufsichtsbeamten die auf gewöhnlichen Briefen zu entlastenden Portobeträge summarisch in die Entlastungskarte aufgenommen werden können[1]), daß unanbringliche Zahlungsanweisungen seit Juni 1911 nicht mehr unbestellbar zu melden, sondern in jedem Falle ohne weiteres an das Postscheckamt zurückzusenden sind, bei dem das Konto des Scheckausstellers geführt wird[3]), und daß seit dem 1. Januar 1912 Postämter I mit geringem Zahlungsverkehr sowie die Postämter II und III die ausgezahlten Zahlungsanweisungen nicht mehr täglich, sondern nur noch zweimal in der Woche an das Bezirks-Postscheckamt mit Tagesliste einzusenden haben.[4]) Wichtig ist es ferner, daß die Zahlungsanweisungen seit kurzem je nach den ausgebenden Scheckämtern in augenfällig voneinander abweichenden Papier- und Aufdruckfarben hergestellt werden, so daß sich auf den ersten Blick erkennen läßt, von welchem Postscheckamte sie herrühren.[5])

Der Bestelldienst wurde vereinfacht durch die den Amtsvorstehern im Juni 1910 erteilte Ermächtigung, die zu bestellenden Postanweisungen, sofern sie zunächst in das Ankunftsbuch eingetragen werden, den bestellenden Boten nicht mehr einzeln nach der Nummer des Ankunftsbuchs, sondern nur der Stückzahl nach summarisch zuschreiben zu lassen.[1]) Der Packkammerdienst ist durch die am 1. November 1910 in Kraft getretene Vorschrift erleichtert worden, daß zu den bei den Bestimmungs-Postanstalten nicht eingegangenen Postpaketadressen Doppel nicht mehr zu beschaffen sind.[6])

d) Zeitungsdienst.

Eine wesentliche Erleichterung für die Abwicklung der Geschäfte bei den Zeitungsstellen der Postämter I bedeutet es, daß seit Mai 1911 nach dem Ermessen des Amtsvorstehers das zur Vereinfachung der Einlieferung von Postanweisungen seitens größerer Firmen usw. zugelassene Verfahren (Herstellung von zwei gleichlautenden Verzeichnissen im Wege des Durchdrucks) — Archiv 1910, S. 457 — auch bei Überweisung der Zeitungs-Postanweisungen, mit denen die Bezugsgelder an die Verlags-Postanstalten abgeführt werden, von der Zeitungsstelle zur Postanweisungs-Annahmestelle Anwendung finden kann, wobei die mit Durchdruck hergestellte Ausfertigung des Verzeichnisses als Anlage in das

[1]) A.V. 95 vom 9. Juni 1910.
[2]) A.V. 10 vom 17. Januar 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.
[3]) A.V. 95 vom 20. Juni 1911.
[4]) A.V. 168 vom 15. November 1911.
[5]) D.V.Z. 1911, S. 562.
[6]) A.V. 173 vom 22. Oktober 1910.

Zeitungskassenbuch, die Urschrift als Anlage in das Annahmebuch B für Postanweisungen überzugehen hat.[1])

Weitere Vereinfachungen des Zeitungsdienstes bestehen darin, daß seit August 1910 auf den Lieferungschreiben über Zeitungsexemplare für vom Verleger gewonnene Bezieher (Verlegerexemplare) nicht mehr die fortlaufende Nummer des Kontrollbuchs angegeben zu werden braucht[2]), und daß bei Anträgen wegen Nachsendung von Zeitungen seit 1. Juli 1911 die Benachrichtigung der Verlags- und der neuen Absatz-Postanstalt durch die bisherige Absatz-Postanstalt mittels eines gemeinschaftlichen Schreibens zu erfolgen hat.[3]) Ferner ist seitdem bei Erledigung der Nachsendungsanträge sowohl eine Mitteilung der bisherigen Absatz-Postanstalt an die Verlags-Postanstalt über die Gesamtzahl der künftig an sie zu liefernden Exemplare, als auch eine Mitteilung seitens der Verlags-Postanstalt an die neue Absatz-Postanstalt über die veränderte Exemplarienzahl nicht mehr zu machen.[3])

e) Übergabe-, Lade- und Bahnpostdienst.

Mehrfache Vereinfachungen erfuhren die Vorschriften über die Ausfüllung der Ladezettel. Seit Juni 1910 braucht der abfertigende Beamte den Ladezettel nicht mehr zu unterschreiben, wenn er die Rückseite des Zettels als Karte benutzt und die Übergabe der im Zettel aufgeführten Ladung selbst bewirkt.[4]) Seit dem 1. Oktober 1910 können bei der Eintragung von Wertwagenstücken in die Ladezettel, ebenso wie bei der Eintragung von Wertbriefen usw. in die Karten (s. B. 1b, S. 163), die etwaigen Pfennigbeträge der Wertangabe unberücksichtigt bleiben.[5]) Im Juni 1910 wurde ferner das schon früher für den Eisenbahnpostbetrieb eingeführte Verfahren der summarischen Eintragung von Einschreibwagenstücken und Wertwagenstücken bis zu 600 Mark in die Ladezettel (Archiv 1910, S. 491/492) auch auf den Verkehr zwischen den Postämtern an Landstraßen ausgedehnt.[4]) Im übrigen trat zur nämlichen Zeit eine Erleichterung des Übergabedienstes noch ein durch die Bestimmung, daß Einschreibwagenstücke und Wagenstücke mit Wertangabe bis zu 600 Mark außer im Verkehr zwischen den Postanstalten und den Beamtenbahnposten sowie zwischen den Beamtenbahnposten untereinander auch im Verkehr der Postanstalten und Beamtenbahnposten mit solchen Schaffnerbahnposten, denen die selbständige Umarbeitung von Wertbriefen, Kästchen mit Wertangabe und Einschreibbeutelstücken übertragen ist, in verschlossenen Wertpaketsäcken oder -körben ausgetauscht werden können.[4])

Schließlich bedarf noch der Erwähnung an dieser Stelle, daß von der Führung von Frachtbüchern seit dem 1. Oktober 1910 auch im Stadtpostverkehr abgesehen werden kann, wenn sich der Nachweis der richtigen und rechtzeitigen Absendung der Wert- und Einschreibwagenstücke durch die Annahme- und Abschriftsbücher in ausreichender Weise führen läßt[5]), sowie daß das vereinfachte Verfahren für die Beschaffung, Einstellung, Bezeichnung und Unterhaltung der für den Bahnpostdienst erforderlichen Beutel (Archiv 1910, S. 493) im Februar 1911

[1]) A.V. 69 vom 9. Mai 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.
[2]) A.V. 128 vom 13. August 1910.
[3]) A.V. 75 vom 13. Mai 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.
[4]) A.V. 95 vom 9. Juni 1910.
[5]) A.V. 151 vom 26. September 1910.

weiter ausgebaut wurde. Dies geschah einerseits durch die Einbeziehung der Beutel und Säcke im Verkehr der Posten auf Landwegen und im Verkehr zwischen Postagenturen und ihren Abrechnungs- (Überweisungs-) ämtern in dieses Verfahren, anderseits dadurch, daß neben den dreißig Beutelstellen der Bahnposten zwei besondere Beutelausgleichstellen — in Berlin und Cöln — geschaffen wurden, um den Umlauf der Beutel, soweit dieser durch außergewöhnliche Schwankungen des Verkehrs beeinflußt wird oder sich nicht von selbst in gewöhnlicher Weise regelt, in die richtigen Wege zu leiten.[1])

f) Verkehr mit den Postagenturen und Dienst bei den Postagenturen.

Hinsichtlich der Ausfüllung der Überweisungskarten auf Postagenturen wurde Anfang 1911 nachgegeben, daß gewöhnliche Pakete, wie bereits früher durch die Bahnposten, nunmehr auch durch die Abrechnungs-Postämter und Überweisungs-Postanstalten nur noch summarisch der Stückzahl nach eingetragen werden.[2])

In der Buchführung usw. bei den Postagenturen sind folgende Erleichterungen eingetreten. Seit dem 1. Februar 1911 kann davon abgesehen werden, die eingehenden Postanweisungen, soweit es sich nicht um Postanweisungen an Abholer handelt, in die letzte vom Abrechnungs-Postamt eingegangene Überweisungskarte einzutragen, wenn bei der Postagentur ein Bestellungsbuch geführt wird.[2]) Seit Mai 1911 dürfen die angenommenen Inlands-Postanweisungen bei Postagenturen mit bedeutendem Anweisungsverkehr (mindestens 4000 Stück jährlich) — und zwar, wenn die Abrechnungs-Postanstalt ein Postamt I ist, nach dem Ermessen des Amtsvorstehers, wenn die Abrechnungs-Postanstalt ein Postamt II oder III ist, auf Anordnung der Ober-Postdirektion — in ein besonderes Annahmebuch eingetragen werden, das, ähnlich wie beim Verfahren der vereinfachten Einlieferung von Postanweisungen durch große Firmen usw. (Archiv 1910, S. 457), aus Blättern besteht, von denen das erste, dritte usw. abtrennbar eingerichtet und mit der gleichen Blattziffer bedruckt ist wie das folgende (zweite, vierte usw.) Blatt. Nach jedesmaliger Buchung der Postanweisungen, wobei die auf dem abtrennbaren Blatte bewirkte Niederschrift sich unter Verwendung von Durchdruckpapier auf das folgende feste Blatt überträgt, wird alsdann das abtrennbare Urschriftsblatt (Einlieferungsliste) mit den Anweisungen an die Abrechnungs-Postanstalt eingesandt, so daß sich bei dieser eine nochmalige Einzeleintragung der Postanweisungen erübrigt.[3]) Seit dem 1. Dezember 1911 werden ferner die Lohnlisten über Sonntagsaushelfer auch bei den Postagenturen nicht mehr für jeden Monat neu angelegt, sondern, wie bei den Verkehrsämtern, für größere (zwei und viermonatige) Zeiträume geführt.[4])

g) Dienst bei den Grenz-Ein- und Ausgangs-Postanstalten und Post-Zolldienst.

Der Dienst bei den Grenz-Ausgangs-Postanstalten wurde im August 1910 vereinfacht durch wesentliche Einschränkung der Vorschriften über die Stempelung der Postpaketadressen nach dem Auslande. Seit der genannten Zeit sind diese Adressen bei den Grenz-Ausgangs-Postanstalten nur dann noch mit dem Ausgangstempel zu bedrucken, wenn die

[1]) G.V. 42 vom 9. Dezember 1910; D.V.Z. 1911, S. 3/4.
[2]) A.V. 10 vom 17. Januar 1911.
[3]) A.V. 69 vom 9. Mai 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.
[4]) A.V. 152 vom 23. Oktober 1911.



Pakete summarisch an das Ausland überwiesen und nicht einzeln in die Frachtkarten oder in ein Abgangsverzeichnis eingetragen werden. Auch werden die Stempel nicht mehr auf der Rückseite, sondern auf der Vorderseite der Adresse — rechts unten — angebracht, was bedeutend einfacher von statten geht.[1]) Eine wesentliche Entlastung der Grenz-Ausgangs-Postanstalten trat weiter ein durch die bereits im Abschnitt A. 4 (S. 143) erwähnte Einführung von Formularen zu Nachnahme-Paketadressen nach dem Auslande mit anhängender Postanweisung.[2])

Wegen der Erleichterung des Dienstes bei den Grenz-Eingangs- und Ausgangs-Postanstalten durch allgemeine Einführung des vereinfachten Verfahrens hinsichtlich der Abrechnung über Frankozettelbeträge s. B. 3 (S. 177).

h) Kassen- und Rechnungswesen.

Unter den Vereinfachungen des Kassen- und Rechnungswesens sind besonders hervorzuheben die Bestrebungen auf Einschränkung des Barverkehrs, auf Beseitigung häufiger Einzelzahlungen und der Einzelverrechnung zahlreicher kleinerer Beträge sowie auf Einschränkung der Einzel-Kassenverfügungen.

Der Einschränkung des Barverkehrs diente u. a. die am 1. Oktober 1911 in Kraft getretene Vorschrift, daß Verkehrsämter, die ein Postscheckkonto haben, ihre Konten unbeschränkt nach Maßgabe der Postscheck-Ordnung benutzen können und, in der nämlichen Weise wie die Ober-Postkassen, ermächtigt sind, zur Begleichung von Zahlungen aus ihrem Guthaben Schecks auszufertigen sowie im Bedarfsfall über die Stammeinlage hinaus Beträge auf das eigene Konto einzuzahlen.[3]) Den gleichen Zweck verfolgten die mehrfach erlassenen Anordnungen, wonach die Lieferer von allgemein gebräuchlichen Ausstattungs- und Amtsbedürfnis-Gegenständen nicht von Fall zu Fall durch die einzelnen Bezugstellen, sondern möglichst in bestimmten Zeitabschnitten durch eine ein für allemal zu bestimmende Dienststelle (Beschaffungstelle) zu befriedigen sind, die sich sodann mit den Bezugstellen im Abrechnungswege auseinanderzusetzen hat.[4]) Zu erwähnen ist ferner in diesem Zusammenhange noch, daß auch die Abstempelungsgebühr für Kartenbriefe, Postkarten usw., die auf Antrag von Privaten durch die Reichsdruckerei abgestempelt werden sollen (s. A. 1a, S. 132), seit dem 1. September 1911 nicht mehr an die Direktion der Reichsdruckerei bar abgeführt, sondern auf dem mitzusendenden Verzeichnis in zu entwertenden Freimarken verrechnet wird.[5])

Zahlreiche Einzelzahlungen und Einzelquittungen kamen dadurch in Wegfall, daß seit dem 1. Juli 1910 die Vergütungen für Anschaffung und Unterhaltung kleiner Schreibmittel außer bei den Ober-Postdirektionen auch bei den Verkehrsämtern[6]) und seit dem 1. Mai 1911 ferner auch die Postillionsruhegehälter[7]), statt monatlich, in vierteljährlichen Teilbeträgen im voraus gezahlt werden.

---

[1]) A.V. 127 vom 6. August 1910.
[2]) A.V. 150 vom 26. September 1910.
[3]) A.V. 134 vom 20. September 1911; D.V. Z. 1911, S. 562.
[4]) A.V. 92 vom 14. Juni 1911; G.V. 27 vom 16. Juni 1910 und 9 vom 9. März 1911.
[5]) A.V. 116 vom 5. August 1911.
[6]) A.V. 103 vom 22. Juni 1910.
[7]) A.V. 60 vom 18. April 1911.



Zu einer Einschränkung der Kassenverfügungen führte u. a. die Bestimmung, daß seit dem 1. April 1911 auch die von den Ober-Postdirektionen anzuweisenden Ersatzbeträge über 15 Mark für gewöhnliche Pakete des inneren deutschen Verkehrs durch die Ausgabenachweisungen der Postämter zu verrechnen sind. Gleichzeitig wurde für die Führung dieser Nachweisungen eine vereinfachte Form vorgeschrieben und die Zahl der Einzelbuchungen über die darin verrechneten Beträge durch die Anordnung eingeschränkt, daß die als Jahresnachweisung anzulegende Nachweisung rechnungsmäßig einen Anhang zum Abrechnungsbuche mit der Ober-Postkasse zu bilden hat.[1]) Der Einholung einer besonderen Genehmigungsverfügung bedarf es ferner seit dem 1. Juni 1911 nicht mehr für solche Fälle, in denen Amtsvorsteher, die die Hauptkasse führen, Zahlungen aus dem rückgabefähigen Teile ihres Guthabens beim Post-Spar- und Darlehnsverein an sich selbst leisten wollen.[2])

Hinsichtlich der an die Belege und Quittungen zu stellenden Anforderungen wurde im Juni 1910 nachgegeben, daß bei Zahlungen von Postkassen an Inhaber von Postscheckkonten durch Zahlkarte der Einlieferungschein bei Beträgen bis zu 10 000 Mark als ausreichender Rechnungsbeleg angesehen wird, sofern er nicht vom Führer der Hauptkasse oder bei Postämtern III vom Amtsvorsteher vollzogen ist[3]), und im April 1911, daß bei Quittungen über außerordentliche Unterstützungen und besondere Zahlungen auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 (einmalige Abfindungen, Pauschvergütungen, Heilkosten) sowie über sonstige einmalige Zahlungen eine amtliche Bescheinigung der Unterschrift u. U. nicht mehr in Anspruch zu nehmen ist.[4])

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß im August 1910 wegen der Verrechnung der Erlöse für die bei den öffentlichen Ausschreibungen gegen Einziehung der anteiligen Selbstkosten abzugebenden Verdingungsunterlagen ein gleichmäßiges vereinfachtes Verfahren vorgeschrieben[5]), und daß im übrigen die Rechnungslegung gegenüber dem Rechnungshofe durch das Reichskontrollgesetz vom 21. März 1910 wesentlich vereinfacht wurde.[6])

i) Prüfungsgeschäfte.

Mehrfache Vereinfachungen erfuhren die Vorschriften über die Aufstellung von Abschlüssen zur Prüfung der richtigen und rechtzeitigen Absendung oder Weitergabe von Einschreibbriefen oder summarisch behandelten Wertbriefen usw. Im Juni 1910 wurde nachgegeben, daß bei Postämtern I geringeren Umfanges nach Ermessen des Amtsvorstehers von der Aufstellung derartiger Abschlüsse hinsichtlich der summarisch behandelten Wertbriefe usw. ganz abgesehen und der Nachweis der Sendungen in der für Postämter II und III vorgeschriebenen Weise erfolgen darf, wenn der Einzelnachweis sich einfacher gestaltet als der Nachweis durch Abschlüsse.[7]) Seit dem 1. Oktober 1910 können ferner, wo dies zur Erleichterung der Prüfungsgeschäfte dient, in die Abschlüsse über

---

[1]) A.V. 45 vom 29. März 1911.
[2]) A.V. 82 vom 23. Mai 1911.
[3]) A.V. 101 vom 15. Juni 1910.
[4]) A.V. 62 vom 26. April 1911.
[5]) G.V. 31 und 37 vom 27. August und 27. Oktober 1910.
[6]) G.V. 33 und 36 vom 5. September und 26. Oktober 1910.
[7]) A.V. 95 vom 9. Juni 1910.



den Zu- und Abgang von Wertbriefen, Kästchen mit Wertangabe und Wertstücken bis 600 Mark sowie von Einschreibbeutelstücken auch die Sendungen mit höherer Wertangabe mit aufgenommen werden.[1] Seit dem 1. Februar 1911 sind in den Abschlüssen über Einschreibbriefe die Versteckbeutel nicht mehr nachzuweisen; gleichzeitig wurde durch Änderung des Formulars zum Abschlußbuch ermöglicht, den Nachweis über Einschreibbriefe und über summarisch behandelte Wertsendungen bis zum Betrage von 600 Mark in einem gemeinschaftlichen Abschlusse zu führen.[2]

Von sonstigen erleichternden Einschränkungen der Prüfungsgeschäfte ist noch zu erwähnen, daß eine Prüfung durch einen zweiten Beamten, ob die Postanweisungen sämtlich und mit den richtigen Beträgen in die Auszahlungsverzeichnisse übertragen, und ob die Verzeichnisse richtig aufgerechnet sind, bei Postämtern, wo die ausgezahlten Postanweisungen mit der Additionsmaschine in die Auszahlungsverzeichnisse eingetragen werden, seit dem 1. Juni 1911 unterbleiben kann, wenn die von einem zweiten Beamten zu prüfenden Abschlüsse der Postanweisungs - Rechnungstelle stimmen.[3] Auch ist bei den vorbezeichneten Postämtern seit dem gleichen Zeitpunkte die Prüfung weggefallen, ob die Postanweisungen nach Klassen und Monaten richtig getrennt sind.[3]

Ferner gehört hierher die im Mai 1911 erlassene Anordnung, wonach es genügt, wenn die Postbauräte eine Besichtigung solcher reichseigenen Gebäude, die nur geringen Umfang haben oder keiner erheblichen Abnutzung ausgesetzt sind, nicht jährlich, sondern in längeren, etwa zwei- bis dreijährigen Fristen vornehmen.[4]

k) Vereinfachungen im übrigen Dienste.

Wesentlich vereinfacht wurden vom 1. Juli 1911 ab die Bestimmungen über die Verwaltung der Ausstattungsgegenstände und der Amtsbedürfnisse sowie über die Verwertung der Verpackungsgegenstände.[5] Wegen der erleichternden Vorschriften hinsichtlich der Verrechnung der Beträge für die von regelmäßigen Lieferern zu beziehenden Ausstattungs- und Amtsbedürfnis-Gegenstände s. auch B. 1h, S. 167 sowie wegen der Ermächtigung der Verkehrsämter zur selbständigen Beschaffung von Haupt-Ausstattungs-Gegenständen den folgenden Abschnitt.

l) Erweiterung der Befugnisse.

Die Befugnisse der Ober-Postdirektionen und der Postämter sind wiederum im großen Umfang erweitert worden. Außer in den bereits in den vorstehenden Abschnitten gelegentlich der Besprechung anderer Vereinfachungen miterörterten Fällen ist eine Erweiterung der Zuständigkeit noch in nachstehender Weise eingetreten.

Den Ober-Postdirektionen wurde übertragen:

auf dem Gebiete des Personalwesens (vom 1. November 1910 ab):[6]

die Ermächtigung, den Verkehrsämtern die Befugnis zu erteilen, dem nachgeordneten Personal ausnahmsweise das Wohnen außerhalb des Amtsorts zu gestatten;

---

[1]) A.V. 181 vom 26. September 1910.
[2]) A.V. 10 vom 17. Januar 1911.
[3]) A.V. 82 vom 23. Mai 1911; D.V. Z. 1911, S. 563.
[4]) G.V. 16 vom 1. Mai 1911.
[5]) A.V. 92 vom 14. Juni 1911; G.V. 9 vom 9. März 1911; D.V. Z. 1911, S. 563.
[6]) A.V. 132 vom 3. September 1910; D.V. Z 1910, S. 447 ff.

die Befugnis, den alleinstehenden Postverwaltern zu erlauben, sich bei Erkrankungen allgemein durch geeignete Unterbeamte oder durch erwachsene Familienmitglieder (Schreibhilfen) vertreten zu lassen;

die Entscheidung, ob nichtetatsmäßigen Beamten das Diensteinkommen auch über 39 bis zu 52 Wochen belassen werden kann;

die Ermächtigung, Dienstschuldnern in allen Fällen angemessene Teilzahlungen zu bewilligen;

die Befugnis, über 65 Jahre alte Beamte bis zum Zeitpunkte des Übertritts in den Ruhestand, höchstens jedoch auf drei Monate, unter Übernahme der Stellvertretungskosten auf die Reichskasse und ohne Einforderung ärztlicher Zeugnisse zu beurlauben;

auf dem Gebiete des Postkurswesens (vom 1. Mai 1911 ab):[1])

die Entscheidung, ob bei Postabteilen die Beleuchtung mit Rüböl durch solche mit Gas zu ersetzen ist;

die Numerierung der Postwagen;

die Prüfung, ob die Instandsetzungskosten für die Postwagen angemessene Grenzen nicht überschreiten und den kilometrischen Leistungen entsprechen;

auf dem Gebiete des Kassen- und Rechnungswesens im Anschluß an den Erlaß des Reichskontrollgesetzes vom 21. März 1910 (im September 1910):[2])

die endgültige Prüfung und die Befugnis zur Erteilung der Entlastung hinsichtlich der von den Ober-Postkassen aufzustellenden Nebenrechnungen über die Postunterstützungskasse;

auf dem Gebiete des Postbauwesens (im Januar 1911):[3])

die Befugnis zur Erteilung der Ermächtigung an die Postbauräte, solche in genehmigten Kostenanschlägen vorgesehenen Leistungen und Lieferungen bis zum Betrage von 3000 Mark selbständig zu verdingen, die nach den Dienstvorschriften freihändig und ohne schriftlichen Vertrag vergeben werden dürfen;

im übrigen (im April 1911):[4])

die Ermächtigung, mit Personen, die der Verwaltung nicht angehören, bei Schadensersatzansprüchen, die gegen den Reichs-Postfiskus auf Grund des bürgerlichen Rechts erhoben werden, Vergleiche bis einschließlich 400 Mark im Einzelfall abzuschließen, wenn der Ausgang des Rechtsstreits zugunsten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zweifelhaft erscheint.

Unter den Erweiterungen der Befugnisse der Postämter ist namentlich hervorzuheben, daß die Grenze, bis zu der die Postämter zur selbständigen Erledigung von Ersatzansprüchen befugt sind, vom 1. April 1911 ab von 6 Mark auf 15 Mark[5]) und die Zuständigkeitsgrenze der Postämter für Instandsetzung der Postwagen vom 1. Mai 1911 ab von 150 Mark auf 200 Mark[1]) erhöht wurde. Ebenfalls seit dem 1. Mai 1911 sind die Postämter ermächtigt, über die Instandsetzung von Handwagen selbständig zu befinden, sofern die Kosten im Einzelfalle den Betrag von 30 Mark nicht übersteigen.[1]) Eine weitgehende Verbesserung war es ferner, daß den Verkehrsämtern vom 1. Juli 1911 ab die Ermächtigung erteilt

[1]) A.V. 60 vom 18. April 1911.
[2]) G.V. 33 vom 5. September 1910.
[3]) G.V. 3 vom 16. Januar 1911.
[4]) G.V. 15 vom 30. April 1911.
[5]) A.V. 45 vom 29. März 1911; D.V.Z. 1911, S. 562/563.

wurde, Haupt-Ausstattungsgegenstände geringeren Wertes im Rahmen der ihnen von den Ober-Postdirektionen überwiesenen Pauschsummen selbständig zu beschaffen, Nacheichungen und Instandsetzungen von Wagen und Gewichten ohne Rücksicht auf die Höhe der Kosten selbständig vornehmen zu lassen und in bestimmten Fällen über den Verkauf entbehrlicher Ausstattungsgegenstände eigenmächtig zu befinden.[1]

Auf dem Gebiete des Personalwesens erhielten die Postämter vom 1. November 1910 ab die Befugnis, unter bestimmten Voraussetzungen wegen Krankheit dienstunfähigen Beamten die Erlaubnis zu erteilen, sich zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit außerhalb des Wohnorts aufzuhalten, und an Orten mit Postvertrauensarzt die Untersuchung erkrankter Beamten durch einen Postvertrauensarzt selbständig herbeizuführen.[2]

Ferner wurden vom 1. Mai 1911 ab die Befugnisse der Bahnpostämter zu selbständigen Abweichungen von der Fahrordnung erweitert[3] und vom 1. Januar 1911 ab sämtliche Postämter und Bahnpostämter ermächtigt, im Verkehr mit Bayern, Württemberg, Österreich und Ungarn Brief-, Fracht- und Geldkartenschlüsse selbständig einzurichten, zu ändern und aufzuheben, insofern nicht Züge der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Frage kommen, und soweit bei Neueinrichtungen die Kartenschlüsse mit bereits bestehenden Gelegenheiten befördert werden können.[4]

Im übrigen wurde den Vorstehern der Postämter übertragen:

im Mai 1910 die Entscheidung, ob Firmen, die für ordnungsmäßige Benutzung und Ausfüllung der Formulare Gewähr bieten, das Vorschreiben von Einlieferungsbescheinigungen (Archiv 1910, S. 458) zu gestatten ist[5];

im September 1910 die Bestimmung, ob im inneren Betriebe der Postanstalten Tintenstift zu verwenden ist, wenn damit eine Erleichterung und Beschleunigung des Schreibwerkes erreicht wird[6];

vom 1. Juni 1911 ab[7]:

- die Entscheidung über Anträge auf Zulassung zum Verfahren der summarischen Einlieferung von Postanweisungen nach dem Inlande;
- die Bestimmung, ob Bunde mit Ortsbriefen nach Feststellung des Vorhandenseins der nachzuweisenden Gegenstände und der Portobeträge ohne weiteres dem Bestellgeschäfte zuzuführen sind;
- die Entscheidung, ob nach den örtlichen Verhältnissen über den Zu- und Abgang der gewöhnlichen Pakete ein Nachweis zu führen ist;
- die Bestimmung, welche beiden Sorten von Versicherungsmarken den Landbriefträgern als eiserner Bestand zu überweisen sind;
- die Anordnung, inwieweit das Verzeichnis der Postanstalten in Österreich-Ungarn auf Grund der Nachträge zu berichtigen ist;
- die Einführung eines Bestellungsbuchs für die bei Postagenturen zu bestellenden nachzuweisenden Sendungen;

---

1) A.V. 92 vom 14. Juni 1911.
2) A.V. 132 vom 3. September 1910; D.V.Z. 1910, S. 447ff.
3) A.V. 60 vom 18. April 1911.
4) A.V. 186 vom 11. November 1910.
5) A.V. 90 vom 30. Mai 1910.
6) A.V. 152 vom 24. September 1910.
7) A.V. 82 vom 23. Mai 1911; D.V.Z. 1911, S. 562.

die Entscheidung, ob Postagenturen mit bedeutendem Rentenverkehr die ausgezahlten Renten täglich in besondere Listen aufzunehmen haben;

die Festsetzung des Meistbetrags, den die zugeteilten Postagenturen an barem Gelde zurückbehalten dürfen, bis zur Höhe von 500 Mark.[1])

Außerdem erhielten die Vorsteher der Postämter I vom 1. Juni 1911 ab die Ermächtigung, selbständig zu entscheiden:

ob die richtige Frankierung der Postpaketadressen erst nachträglich nach Aushändigung der Pakete zu prüfen ist;

ob und in welcher Form den Empfängern der mit Notadresse ausgehändigten Pakete die Abschnitte der nachträglich eingegangenen Postpaketadressen zuzustellen sind;

ob Notadressen zur Ersparung des Schreibwerkes bei Führung des Verzeichnisses der überzähligen Pakete in doppelter Ausfertigung im Wege des Durchdrucks herzustellen sind;

ob die Abnahme und der Ausgleich der monatlichen Abrechnungen der Postagenturen sowie die Prüfung der am Monatsende gefertigten Kassenabschlüsse der Postagenturen von einem bei den Kassengeschäften nicht beteiligten Beamten auszuführen sind.[1])

m) Schreibwerk; Lieferung von Druckwerken.

Von den Vorschriften wegen Einschränkung des Schreibwerkes bei den Verkehrsanstalten sind am wichtigsten die Bestimmungen, daß seit April 1911 Laufzettel zur Ermittlung eines ersatzpflichtigen Teiles beim Verlust oder bei Beschädigung gewöhnlicher Pakete nicht mehr erlassen werden[2]), und daß seit der nämlichen Zeit Nachweisungen über abhandengekommene und beschädigte Pakete nur noch von den Aufgabe- und Bestimmungs-Postämtern, nicht mehr auch von den bei der Beförderung sonst in Betracht kommenden Postämtern zu führen sind.[2]) Die Erstattung von Berichten der Verkehrsämter an die Ober-Postdirektionen wurde im Herbst 1910 eingeschränkt durch die Einführung besonderer Formulare zu den Meldungen über die Erkrankung nachgeordneter Beamten, wobei der Name des behandelnden Arztes nicht mehr angegeben zu werden braucht[3]), sowie durch die Anordnung, daß unanbringliche Postanweisungen nach Erledigung des Aushangverfahrens nicht mehr mittels Berichts an die Ober-Postdirektion, sondern kurzer Hand unter Umschlag an den Ausschuß für unbestellbare Postsendungen einzuschicken sind.[4])

Von allgemeinen Maßregeln ist ferner zu erwähnen, daß seit Mai 1910 im Verkehr zwischen den Dienststellen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung portofreie Postsendungen nicht mehr mit einem amtlichen Siegel oder Stempel, sondern lediglich mit der Bezeichnung »Postsache« versehen[5]), sowie daß seit dem 1. Juli 1911 von den Verzeichnissen über die Ausstattungsgegenstände, die den einzelnen Beamten zu überweisen sind, Abschriften für die Akten nicht mehr gefertigt werden.[6])

---

[1]) A.V. 82 vom 23. Mai 1910.
[2]) A.V. 45 vom 29. März 1911.
[3]) A.V. 132 vom 3. September 1910; D.V.Z. 1910, S. 447 ff.
[4]) A.V. 153 vom 24. September 1910.
[5]) A.V. 72 vom 4. Mai 1910.
[6]) A.V. 92 vom 14. Juni 1911.



Der Vereinfachung des Geschäftsverkehrs bei den Ober-Postdirektionen dienten folgende Bestimmungen über die Einschränkung des Schreibwerkes usw. Seit Mai 1910 werden die Anweisungen über Unfallentschädigungen und Invalidenbezüge (auch Wegfallanweisungen) bei den Ober-Postdirektionen, in deren Bezirk sich der Sitz der Berufsgenossenschaft, Versicherungsanstalt usw. befindet, nicht mehr doppelt (mit Eingangs- und Prüfungstempel), sondern nach der Prüfung nur noch mit einem vereinigten Eingangs- und Prüfungstempel — und zwar bei der Renten-Rechnungstelle — bedruckt.[1]) Vom 1. April 1911 ab kam die Führung einer Jahresnachweisung über gezahlte Ersatzbeträge[2]) und vom 1. Juli 1911 ab die Führung von Verzeichnissen über die bei den Verkehrsämtern vorhandenen Haupt-Ausstattungsgegenstände[3]) bei den Ober-Postdirektionen in Wegfall. Ebenfalls vom 1. Juli 1911 ab wurde nachgegeben, daß die ausführlichen Bescheinigungen, die früher über Eingang und Verbleib der an die Ober-Postdirektion eingesandten Haupt-Ausstattungsgegenstände, über die Kosten für Druckformulare und über die am Schlusse des Rechnungsjahrs verbleibenden Amtsbedürfnisgegenstände sowie über deren richtige Übertragung in das Einnahme- und Ausgabebuch des neuen Rechnungsjahrs abgegeben werden mußten, durch die kurze Bescheinigung »Für die Richtigkeit« ersetzt werden können.[3]) Schließlich erfuhren im September 1910 die Vorschriften über die Behandlung der unanbringlichen Postanweisungen und der sonstigen unanbringlichen Sendungen beim Ausschusse für unbestellbare Postsendungen eine wesentliche Vereinfachung.[4])

Mehrere Anordnungen hatten eine Verminderung des Schreibwerkes der Ober-Postdirektionen im Verkehr mit dem Reichs-Postamte zum Zwecke. So ist seit dem 1. November 1910 über die Erkrankung höherer Beamten eine kurze Meldung an das Reichs-Postamt nur noch bei den Beamten bis zum Ober-Postinspektor oder Postbauinspektor abwärts zu erstatten.[5]) Ferner bedarf es seit dem 1. Mai 1911 bei Eisenbahnunfällen einer Berichterstattung an das Reichs-Postamt nur noch dann, wenn es sich um Betriebstörungen auf wichtigeren Hauptstrecken oder um Verletzungen des Postpersonals handelt.[6]) Ebenfalls seit dem 1. Mai 1911 haben die Ober-Postdirektionen wegen entbehrlicher Postwagen nicht mehr in jedem Einzelfalle beim Kursbureau des Reichs-Postamts anzufragen, sondern erhalten dafür von diesem alljährlich eine Zusammenstellung der entbehrlichen Postwagen.[6]) Um die nämliche Zeit wurden für die Vorlegung von Anträgen auf Unterstützung fahrender Landbriefträger einheitliche Formulare eingeführt.[6]) Auch sind seit Mai 1911 dem Reichs-Postamt allgemeine Bauentwürfe zur Vorprüfung nur noch bei Bauten mit einem voraussichtlichen Gesamtkostenaufwande von mehr als 10 000 Mark (früher 5000 Mark) einzureichen.[7])

Eine erneute Einschränkung erfuhren im weiteren die Vorschriften wegen Einsendung von Nachweisungen und Übersichten an das Reichs-Postamt oder an dessen Bureaus. Die Krankheitsstatistik ist seit August 1910 nur noch in dreijährigen Zwischenräumen aufzustellen und

[1]) A.V. 71 vom 30. April 1910.
[2]) A.V. 45 vom 29. März 1911.
[3]) A.V. 92 vom 14. Juni 1911.
[4]) G.V. 34 vom 24. September 1910.
[5]) A.V. 132 vom 3. September 1910; D.V.Z. 1910, S. 447 ff.
[6]) A.V. 60 vom 18. April 1911.
[7]) G.V. 16 vom 1. Mai 1911.

vorzulegen[1]) und der Benutzungsplan der Bahnpostwagen seit dem 1. Mai 1911 nicht mehr zweimal, sondern nur einmal in jedem Jahre dem Kursbureau des Reichs-Postamts einzusenden.[2]) Gänzlich weggefallen ist — ebenfalls seit 1. Mai 1911 — die Verpflichtung zur alljährlichen Einsendung einer statistischen Übersicht über die Benutzung und Unterhaltung der Bahnpostwagen und zur jedesmaligen Mitteilung von der Einstellung neuer Postwagen an das Kursbureau des Reichs-Postamts.[2])

Der schriftliche Verkehr der Ober-Postdirektionen mit dem Rechnungshofe des Deutschen Reichs wurde im Juni 1911 durch die Bestimmung vereinfacht, daß bei der Beantwortung der Prüfungsverhandlungen davon abgesehen werden kann, die Prüfungserinnerungen und Entscheidungen im Wortlaute wiederzugeben.[3])

Eine wesentliche Einschränkung in der Lieferung von Druckwerken ergab sich aus einem zu Beginn des Jahres 1911 eingeführten neuen Verfahren für die Lieferung des Amtsblatts des Reichs-Postamts an Postagenturen. Danach wird ein eigenes Exemplar des Amtsblatts nur noch den Postagenturen zum Dienstgebrauche geliefert, die mit dem Briefposttarif oder dem Paketposttarif ausgestattet sind. Alle übrigen Postagenturen erhalten von dem Inhalte des Amtsblatts nur insoweit Kenntnis, als er sie angeht, und zwar dergestalt, daß die Abrechnungs-Postanstalt ein Exemplar bei mehreren Postagenturen in Umlauf setzt.[4]) Um die gleichmäßige Durchführung dieses vereinfachten Verfahrens sicherzustellen, werden seit dem 1. Januar 1911 im Amtsblatte Verfügungen usw., deren Bekanntgabe an die Postagenturen erfolgen soll, bereits bei der Drucklegung mit einem Sternchen (*) versehen.[4]) Vom 1. Juli 1911 ab wurde auch die Zahl der den Verkehrsämtern, insbesondere den Postämtern II und III zu liefernden Dienstwerke eingeschränkt.[5])

n) Mechanische und maschinelle Hilfsmittel.

Die Vervollkommnung der mechanischen und maschinellen Hilfsmittel hat mit der Verbesserung der sonstigen Betriebseinrichtungen gleichen Schritt gehalten. Dabei ist auf die Industrie wegen Herstellung neuer zweckmäßiger maschineller usw. Hilfsmittel anregend eingewirkt worden. So gelang es alsbald nach Einführung der Formulare zu Postanweisungen mit anhängendem Einlieferungscheine (Archiv 1910, S. 458), einen neuen sehr leistungsfähigen Maschinenstempel zum Bedrucken von Postanweisungen anzufertigen, der den Einrichtungen des neuen Formulars angepaßt ist und zunächst bei den Postämtern 8 und 9 in Berlin W erprobt, später auch bei anderen Postämtern in Benutzung genommen wurde.[6]) Die neue Postanweisungs-Stempelmaschine ersetzt den bisherigen Numerier- und den Bezirksstempel und bedruckt gleichzeitig sowohl den mittleren Teil des Formulars, also die eigentliche Postanweisung, mit einem Aufgabe- nebst Strichstempel zur Entwertung der Freimarken und den Raum für den Postvermerk mit der Aufgabenummer und dem Namen der Aufgabe-Postanstalt, als auch

---

1) Vf. vom 30. August 1910, III./IV. T. 1006.
2) A.V. 60 vom 18. April 1911.
3) G.V. 20 vom 19. Juni 1911.
4) D.V.Z. 1910, S. 553.
5) A.V. 92 vom 14. Juni 1911.
6) A.V. 136 vom 8. September 1910 und A.V. 67 vom 9. Mai 1911; D.V.Z. 1911, S. 427.

den rechten Abschnitt (Einlieferungschein) mit Aufgabestempel und Aufgabenummer, und den linken, für den Empfänger bestimmten Abschnitt mit dem Aufgabestempel. Wertvoll ist, daß der Apparat einen sinnreichen Mechanismus enthält, durch den sich die für die Bestempelung des Einlieferungscheins bestimmten Stempelteile ohne Mühe ausschalten lassen, so daß er auch bei der Einlieferung von Postanweisungen mit Formularen älterer Art (ohne anhängenden Einlieferungschein) verwendet werden kann.

Die mit der Sylbeschen Briefstempelmaschine für Halb- und Ganzstempelung angestellten Versuche haben inzwischen ein annehmbares Ergebnis gehabt. Infolgedessen sind dreizehn größere Postämter mit solchen Maschinen ausgestattet worden.

Ebenfalls einer Anregung der Verwaltung verdankt eine bei der Reichsdruckerei in Gebrauch genommene neue Rotationsmaschine für Briefmarkendruck ihr Entstehen, mit der einfarbige Freimarken (zu 3, 5, 10 und 20 Pf.) in Bändern gedruckt werden, und die das mühsame, mit besonderen Kosten verbundene Aneinanderkleben der Markenstreifen zu Freimarkenrollen (für Postwertzeichen-Automaten usw.) entbehrlich macht. Die Maschine liefert in einer Stunde 150 000 Stück einfarbige Freimarken und vermerkt dabei selbsttätig auf dem weißen Rande des Markenbandes die Menge der gedruckten Markenstücke.[1]) Eine genaue Beschreibung der Maschine hat das Archiv seinen Lesern erst vor kurzem (Jahrg. 1911, S. 625 ff.) geboten.

Eine Vervollkommnung erfuhren die Einschreibbriefautomaten (Archiv 1910, S. 456), die Einschreibbriefe selbsttätig annehmen und Brief und Einlieferungschein mit den erforderlichen Angaben bedrucken, insofern, als an ihnen eine Vorrichtung zur Vereinnahmung der Gebühr für die nach Schalterschluß eingelieferten Briefe angebracht wurde.[2])

Hinsichtlich der Verwendung von Kraftfahrzeugen ist zu erwähnen, daß der Fuhrpark der Ober-Postdirektion in Berlin 1910 um 25 elektrische Kraftwagen und eine Cyklonette vermehrt wurde. Die neuen Kraftwagen verrichten den Dienst auf den Stadtbriefpostkursen; sie sind im Inneren mit Fachwerken ausgerüstet und während der Haupttagesstunden mit Sortierern besetzt, denen u. a. das Verteilen des Inhalts der Ortsbrieftaschen obliegt. Ihre Einstellung führte zu einer wesentlichen Beschleunigung der Orts- und Fernbriefbeförderung innerhalb der Reichshauptstadt. Vielfach konnten Kastenleerungen und Schlußzeiten weiter hinausgeschoben, auf der anderen Seite Briefbestellungen früher ausgeführt werden.[3])

Wegen der im Eisenbahnpostdienste zur Verwendung kommenden maschinellen Anlagen auf Bahnhöfen (Aufzüge usw.) vgl. auch den Aufsatz im Archiv 1911, S. 561 ff.

Zu der besonderen Gruppe der bei den Postscheckämtern benutzten mechanischen und maschinellen Hilfsmittel (Archiv 1910, S. 529/530) gehören auch die Lochmaschinen. Sie dienen als Ersatz für die Ankunftstempel und durchlochen die eingegangenen Zahlkarten, nachdem diese in offene, etwa 200 Stück fassende Holzkästchen gelegt sind, jedesmal an einer bestimmten, dem Monatstag entsprechenden Stelle. Der Ankunftstag läßt sich dann nachträglich in einfacher Weise unter Zuhilfenahme einer durchsichtigen Zellstoffscheibe mit skalenartiger Feldeinstellung (Schlüssel), die man auf die Zahlkarte legt, ermitteln. Neben diesen Maschinen sind noch zu erwähnen

[1]) D.V.Z. 1911, S. 210 und S. 222.

[2]) D.V.Z. 1910, S. 560.

[3]) D.V.Z. 1910, S. 349/350.



Schreibmaschinen, die gleichzeitig addieren oder subtrahieren, und die zur Ausfertigung der Zahlungsanweisungen benutzt werden, ferner die kombinierten Schreib- und Additionsmaschinen, die bei der Anfertigung der Überweisungslisten usw. Verwendung finden. Beim Berliner Postscheckamt allein befinden sich zur Zeit mehr als ein Dutzend der verschiedenartigsten Maschinenbetriebe, insgesamt etwa 80 (zumeist elektrisch betriebene) Maschinen, darunter 45 Additionsmaschinen, dauernd in Tätigkeit.[1])

2. Wechselverkehr.

Von den Vereinfachungen des Betriebsdienstes im Wechselverkehr ist vor allem zu erwähnen, daß das im inneren Verkehr des Reichs-Postgebiets schon seit längerer Zeit gebräuchliche einfache Übergabe- und Übernahmeverfahren im Eisenbahnpostbetriebe seit dem 1. Dezember 1910 allgemein auch im Verkehr zwischen dem Reichs-Postgebiet und Bayern angewandt wird[2]), sowie daß seit dem 1. März 1911 auch im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich die Pakete ohne Wertangabe bei der Übergabe und Übernahme nicht mehr zu zählen sind[3]), wenngleich für diesen Verkehr die Eintragung der Pakete — der Stückzahl nach — in die Frachtkarten beibehalten wurde.[4])

In den Vorschriften über die Ausfüllung der Karten und über die Fertigung und den Austausch der Kartenschlüsse im Wechselverkehr traten folgende Erleichterungen ein. Seit dem 1. Oktober 1910 braucht das Porto auf den nach dem Bestimmungsorte der Karte gerichteten Sendungen, ebenso wie im inneren Verkehr des Reichs-Postgebiets (s. B. 1b, S. 163), auch im deutschen Wechselverkehr (mit Bayern und Württemberg) nur noch in Ziffern — ohne Wiederholung der Marksumme in Buchstaben — in die Karte eingetragen zu werden.[5]) Von dem nämlichen Zeitpunkt ab wurde ferner auch die im Februar 1910 für das Reichs-Postgebiet getroffene Einrichtung, wonach zwischen den Bahnposten, Schaffnerbahnposten und Postanstalten besondere Paketladezettel nur noch insoweit auszutauschen sind, als sie zur Abweisung dringender Pakete dienen (Archiv 1910, S. 492), auf den Verkehr zwischen Reichs-Postgebiet und Bayern und Württemberg ausgedehnt.[5]) Im Wechselverkehr mit Bayern, Württemberg und Österreich sind seit dem 1. November 1910 Geldbriefbeutel mit Wertinhalt nur noch mit einem Siegel zu verschließen.[6]) Auch dürfen seit dieser Zeit im deutschen Wechselverkehr Brief- und Geldbriefbeutel, die Einschreibbriefe, aber keine Wertsendungen enthalten, wie im inneren Verkehr, mit Siegelmarke verschlossen werden, wenn die Beutel von der Abgangstelle unmittelbar auf die Empfangstelle übergehen.[6])

Im übrigen bedarf noch der Anführung an dieser Stelle, daß seit dem 1. November 1910 zu nicht eingegangenen Paketadressen Doppel seitens der Bestimmungs-Postanstalten, außer im inneren Verkehr des Reichs-

---

[1]) Eine Darstellung der bei den Postscheckämtern gebräuchlichen maschinellen und mechanischen Hilfsmittel befindet sich in einem sehr lesenswerten Aufsatze: »Das Postscheckamt in Berlin«, den die Illustrierte Zeitung (Leipzig) in Nr. 3537 des Jahrganges 1911, S. 705 ff., aus fachmännischer Feder veröffentlicht hat.

[2]) A.V. 187 vom 12. November 1910.

[3]) A.V. 19 vom 19. Februar 1911; D.V.Z 1911, S. 563.

[4]) A.V. 34 vom 14. März 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.

[5]) A.V. 151 vom 26. September 1910.

[6]) A.V. 173 vom 22. Oktober 1910.

Postgebiets (s. B. 1c, S. 164), auch im deutschen Wechselverkehr nicht mehr zu beschaffen sind[1]), sowie daß Ersatzbeträge für gewöhnliche Pakete des deutschen Wechselverkehrs, wenn kein Ersatzpflichtiger vorhanden ist, seit dem 1. April 1911 ohne Rücksicht auf die Höhe ungeteilt von der Aufgabeverwaltung übernommen werden.[2])

3. Auslandsverkehr.

Eine grundlegende Erleichterung erfuhr die Abwicklung des Betriebsdienstes im Auslandsverkehr dadurch, daß das am 1. April 1910 zunächst im Verkehr mit sieben europäischen Ländern sowie mit Ägypten eingeführte vereinfachte Verfahren, wonach die Abrechnung über die auf Frankozetteln lastenden Beträge in Anlehnung an das Postanweisungs-Abrechnungsverfahren lediglich durch unmittelbare Abrechnung zwischen den Zentralstellen der Postverwaltungen erfolgt (Archiv 1910, S. 535), vom 1. Januar 1912 ab mit geringen Abweichungen allgemein auf den Verkehr mit allen Postverwaltungen, Eisenbahngesellschaften und Speditions-Unternehmungen ausgedehnt wurde, die überhaupt Zollfrankozettel zulassen, selbst wenn diese Verwaltungen usw. ihrerseits noch an dem alten Verfahren festhalten.[3]) Zur Vereinfachung des Betriebs ist dabei mit den fremden Verwaltungen usw. verabredet worden, daß sie die belastet zurückgehenden Frankozettel möglichst nur je einer einzigen deutschen Grenz-Eingangs-Postanstalt zuführen, die zugleich auch für die umgekehrte Richtung als Grenz-Ausgangs-Postanstalt den gesamten Frankozettelverkehr mit dem fremden Lande, und zwar durch Austausch besonderer Frankozettel-Kartenschlüsse, vermittelt.[3])

Eine wichtige Erleichterung des Betriebsdienstes im Auslandsverkehr bestand ferner in der Einführung eines vereinfachten Auswechselungsverfahrens im Paketverkehr mit der Schweiz (über Basel), das im wesentlichen dem im inneren deutschen Verkehr bestehenden Verfahren nachgebildet ist. Danach werden am Bahnpostwagen die gewöhnlichen Pakete seit 1. Juni 1910 ohne Zählung und die Pakete mit Wertangabe lediglich der Stückzahl nach übergeben. Das vereinfachte Verfahren, das sich auf alle Postpakete und Postfrachtstücke erstreckt, die aus Deutschland und rückliegenden Ländern nach der Schweiz und dritten Ländern (namentlich Italien) im Durchgange durch die Schweiz sowie in umgekehrter Richtung über Basel verschickt werden, hatte zur Folge, daß an Stelle der zahlreichen früheren Frachtkartenschlüsse einige wenige sogenannte Vergütungs-Frachtkartenschlüsse getreten sind, deren Frachtkarten weiter nichts als die Vergütungsbeträge für die überwiesenen Pakete angeben.[4])

Im Verkehr mit Rußland trat eine Erleichterung im März 1911 dadurch ein, daß seitdem Anträge auf Rückgabe einer Postsendung usw. an eine größere Anzahl von russischen Bestimmungs-Postanstalten unmittelbar weitergegeben werden können.[5])

---

[1]) A.V. 173 vom 22. Oktober 1910.

[2]) A.V. 45 vom 29. März 1911; D.V.Z. 1911, S. 563.

[3]) A.V. 177 und 187 vom 1. und 20. Dezember 1911.

[4]) A.V. 80, 99, 139 und 198 vom 17. Mai, 14. Juni, 10. September und 29. November 1910.

[5]) A.V. 40 vom 21. März 1911.



Von den Verbesserungen der Beförderungsverhältnisse sei schließlich noch erwähnt, daß Briefposten zwischen Deutschland und Neu-Seeland seit dem 1. Dezember 1910 außer auf dem Wege über Suez auch auf dem Wege über New York und San Francisco ausgetauscht werden.[1])

Die Berechtigung zur Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung nach der Reichsversicherungsordnung.

Von Löhrke, Ober-Postsekretär in Berlin.

Nach der Reichsversicherungsordnung (R.V.O.), die hinsichtlich der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung vom 1. Januar 1912 ab in Kraft getreten ist, haben die Berechtigung zum freiwilligen Eintritt in die Versicherung bis zum vollendeten 40. Lebensjahre u. a.:

1. Betriebsbeamte, Werkmeister und andere Angestellte in ähnlich gehobener Stellung sämtlich, wenn ihr regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst mehr als 2000 ℳ, aber nicht über 3000 ℳ beträgt;
2. Gewerbtreibende und andere Betriebsunternehmer, die in ihren Betrieben regelmäßig keine oder höchstens zwei Versicherungspflichtige beschäftigen, sowie Hausgewerbtreibende;
3. Personen, die versicherungsfrei sind, weil für ihre Beschäftigung als Entgelt nur freier Unterhalt gewährt wird, oder weil sie nur vorübergehende Dienstleistungen verrichten.

Die Berechtigten können die Selbstversicherung beim Ausscheiden aus dem Verhältnisse, das die Berechtigung zur Selbstversicherung begründet, fortsetzen oder später erneuern (Fortsetzung der Selbstversicherung).

Wer aus einem versicherungspflichtigen Verhältnis ausscheidet, kann die Versicherung freiwillig fortsetzen oder später erneuern (Weiterversicherung).

Die R.V.O. unterscheidet danach, wie früher das I.V.G. (Archiv 1904, S. 694), zwei Arten der Versicherungsberechtigung: die Selbstversicherung und die Weiterversicherung. In Betracht kommen aber nur Personen, die nicht bereits dauernd oder vorübergehend invalide sind, d. h. deren Erwerbsfähigkeit nicht auf weniger als ein Drittel herabgesetzt worden ist (§ 1443). Für beide Versicherungen sind gegenüber den früheren Vorschriften wesentliche Änderungen eingetreten, die besonders hinsichtlich der Weiterversicherung für die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung von besonderem Interesse sind.

Selbstversicherung.

Der Ausdruck »Selbstversicherung« umfaßt sowohl den Eintritt in die Selbstversicherung als auch deren Fortsetzung oder Erneuerung. Von den im Post- und Telegraphendienste beschäftigten Personen sind zum Eintritt in die Selbstversicherung berechtigt alle noch nicht über 40 Jahre alten Personen, die nicht im Beamtenverhältnisse stehen und entweder einen regelmäßigen Jahresarbeitsverdienst von mehr als 2000 ℳ bis 3000 ℳ haben, oder die nach den oben zu 3. angegebenen Voraussetzungen versicherungsfrei sind. Der Eintritt in die Selbstversicherung kann nicht mit rückwirkender

[1]) D.V.Z. 1910, S. 500.



Kraft erfolgen; es dürfen also auch vor Begründung der Selbstversicherung keine Beiträge entrichtet werden. Die Kosten der Versicherung trägt der Selbstversicherer mit mehr als 2000 ℳ Jahreseinkommen allein; er kann aber Marken jeder beliebigen Lohnklasse kleben. Dagegen haben Selbstversicherer, die nach den Angaben unter 3. versicherungsfrei sind, Anspruch auf den Beitragsteil des Arbeitgebers nach den Bestimmungen der R.V.O. (§ 1441).

Bei der Selbstversicherung und ihrer Fortsetzung müssen zur Aufrechterhaltung der Anwartschaft während zweier Jahre nach dem auf der Quittungskarte verzeichneten Ausstellungstage mindestens 40 Beiträge entrichtet werden. Dies gilt nicht — was gegenüber dem I.V.G. neu ist —, wenn auf Grund der Versicherungspflicht mehr als 60 Beiträge geleistet worden sind (§ 1282). In diesem Falle brauchen also in der Anwartschaftsfrist von zwei Jahren nur 20 Marken geklebt zu werden.

Selbstversicherer, deren Versicherungsverhältnis erloschen ist, können die Versicherung erneuern. Die Erneuerung bewirkt die Wiederherstellung der Anwartschaft. Diese lebt aber nur wieder auf, wenn der Versicherte durch freiwillige Beitragsleistung das Versicherungsverhältnis erneuert und danach eine Wartezeit von 200 Beitragswochen zurücklegt, d. h. nach Erneuerung des Versicherungsverhältnisses während 200 Wochen Marken klebt. Für jede Beitragswoche wird nur ein Beitrag auf die Wartezeit angerechnet.

Erschwert ist die Erneuerung des Versicherungsverhältnisses durch freiwillige Beitragsleistung für Personen, die über 40 Jahr alt sind (§ 1283, Abs. 2 und 3). In solchen Fällen lebt die Antwartschaft nur wieder auf, wenn der Versicherte vor ihrem Erlöschen,

sofern er das 60. Lebensjahr vollendet hat, mindestens 1000 Beitragsmarken, und

sofern er das 40. Lebensjahr vollendet hat, mindestens 500 Beitragsmarken verwendet hatte und danach eine Wartezeit von 500 Beitragswochen zurücklegt.

Für die Übergangszeit sind indes nach Artikel 74 des Einführungsgesetzes zur R.V.O. wesentliche Erleichterungen geschaffen. Danach gelten, wenn ein Versicherter, dessen Anwartschaft erloschen ist, vor dem 1. Januar 1912 oder innerhalb eines Jahres nach diesem Tage durch freiwillige Beitragsleistung das Versicherungsverhältnis erneuert hat, für das Wiederaufleben der Anwartschaft die Vorschriften des § 46, Abs. 4 I.V.G. weiter, solange die Anwartschaft nicht abermals erlischt. Es bedarf daher auch für die über 40 Jahr alten Personen zum Wiederaufleben der Anwartschaft ebenfalls nur einer Wartezeit von 200 Beitragswochen (Entrichtung von 200 Wochenbeiträgen), falls sie das Versicherungsverhältnis innerhalb des Jahres 1912 erneuern. Die Erneuerung des Versicherungsverhältnisses wird schon bewirkt, wenn im Jahre 1912 nur eine einzige Marke in die Quittungskarte eingeklebt wird. Nach Ablauf der Übergangsfrist — vom 1. Januar 1913 ab — treten die vorbezeichneten Erschwernisse ein.

Anspruch auf Rente. Der Selbstversicherer erwirbt sich unter den angegebenen Voraussetzungen nach einer Wartezeit von 500 Beitragswochen — wenn er also für 500 Wochen Marken geklebt hat — Anspruch auf Rente für die eigene Person und auf Fürsorge für seine Hinterbliebenen. Die Wartezeit kann nur erfüllt werden, wenn mindestens 100 Beiträge auf Grund der Selbstversicherung (nicht deren Fortsetzung) entrichtet worden sind. Anspruch auf Rente haben Selbstversicherer, die dauernd oder vorübergehend invalide sind, für die Dauer der Invalidität nach Ablauf von 26 Wochen oder nach Wegfall des Krankengeldes (§ 1255).



Die Selbstversicherung kostet, wenn der Versicherte die Beiträge allein entrichtet hat, für 500 Beitragswochen

in Lohnklasse	I	(Wochenbeitrag	16 Pf.)	.... 80 ℳ,
- -	II	-	24 -	........120 -
- -	III	-	32 -	........160 -
- -	IV	-	40 -	........200 -
- -	V	-	48 -	........240 - .

Bei dieser geringen Aufwendung würde der Selbstversicherer z. B. schon allein für die eigene Person beziehen,

sofern Marken der Lohnklasse	I	geklebt sind, jährlich	125 ℳ	Rente,
- - - -	II	- - -	150 -	-
- - - -	III	- - -	170 -	-
- - - -	IV	- - -	190 -	-
- - - -	V	- - -	210 -	- .

Die Rente steigt nach der Zahl und Höhe der entrichteten Beiträge. Hat der Selbstversicherer Kinder unter 15 Jahren, so erhöht sich die Rente für jedes dieser Kinder um $^1/_{10}$ bis zu dem höchstens eineinhalbfachen Betrage.

Weiterversicherung.

Unter der Weiterversicherung ist die freiwillige Fortsetzung einer bestehenden oder die freiwillige Erneuerung einer erloschenen Pflichtversicherung zu verstehen. Das Recht der Weiterversicherung besteht also für alle Personen, die einmal in einem die Versicherungspflicht begründenden Verhältnisse gestanden haben, und für die aus diesem Grunde Versicherungsmarken geklebt worden sind. Unerheblich ist dabei, wie lange die Versicherungspflicht bestanden hat, aus welchem Grunde das Ausscheiden aus dem Versicherungsverhältnis erfolgt ist, ob die Person, die von der Weiterversicherung Gebrauch machen will, in einem Beschäftigungsverhältnisse steht, und wie alt sie ist.

Von den Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung kommen hauptsächlich für die Weiterversicherung solche Personen in Frage, die früher invalidenversicherungspflichtig waren, aber inzwischen in das Beamtenverhältnis übergetreten sind. Die Weiterversicherung ist für diese Personen nach der R.V.O. insofern von besonderer Bedeutung, als ein Ruhen der Rente aus der Invalidenversicherung beim Zusammentreffen mit Pensionen, Wartegeld oder ähnlichen Bezügen, wie früher (§ 48 I.V.G.), nicht mehr stattfindet (§ 1311 R.V.O., Art. 80 in Verbindung mit Art. 61 des Einführungsgesetzes). Es können also Postboten, Landbriefträger, Postschaffner usw., die früher als Aushelfer, Telegraphenarbeiter usw. versicherungspflichtig waren, die Anwartschaft auf Invaliden- und Hinterbliebenenrente erhalten oder wieder erwerben, wenn sie das Versicherungsverhältnis fortsetzen oder erneuern.

Die Anwartschaft ist erloschen, wenn während zweier Jahre nach dem auf der letzten Quittungskarte verzeichneten Ausstellungstage weniger als 20 Wochenbeiträge entrichtet worden sind (§ 1280). Für das Wiederaufleben der Anwartschaft bei der Weiterversicherung gelten die gleichen Vorschriften wie für die Selbstversicherung. Ebenso finden während der Übergangszeit die unter »Selbstversicherung« bezeichneten Erleichterungen auch auf Weiterversicherer Anwendung. Die Erneuerung des Versicherungsverhältnisses innerhalb der Übergangsfrist ist namentlich für alle Unterbeamten vorteilhaft, die sich noch nicht in einem vorgerückten Lebens-

alter befinden, zumal die Erneuerung schon durch Einkleben einer einzigen Marke in die Quittungskarte bewirkt werden kann und die Anwartschaft aufrechterhalten wird, wenn jährlich 10 Marken in die Quittungskarte eingeklebt werden.

Der Weiterversicherer muß, wie der Selbstversicherer, Marken der Versicherungsanstalt kleben, in deren Bezirk er beschäftigt ist. Die Wahl der Lohnklasse steht ihm frei, die Kosten trägt er allein. Die Höhe der Rente usw. ergibt sich aus der Berechnung unter »Selbstversicherung«.

Sonstiges.

Durch die R.V.O. ist als eine Erweiterung der Invalidenversicherung die freiwillige Zusatzversicherung neu eingeführt worden. Danach können alle Versicherten und alle Versicherungsberechtigten zu jeder Zeit und in beliebiger Zahl Zusatzmarken von 1 ℳ einer beliebigen Versicherungsanstalt in die Quittungskarte einkleben. Sie erwerben dadurch Anspruch auf Zusatzrente für den Fall, daß sie invalide werden. Die durch Zusatzmarken erworbene Anwartschaft erlischt nicht. Für jede Zusatzmarke, die der Versicherte eingeklebt hat, erhält er als jährliche Zusatzrente sovielmal zwei Pfennig, als beim Eintritt der Invalidität Jahre seit Verwendung der Zusatzmarke vergangen sind. Wer beispielsweise 10 Jahre hindurch jeden Monat zwei Zusatzmarken geklebt hat und invalide wird, erhält für eine Einzahlung von 240 ℳ eine jährliche Zusatzrente von 26 ℳ 40 Pf. Die Zusatzrente wird gezahlt, solange die Invalidität dauert.

Auf die sonstigen Änderungen, die sich hinsichtlich der Invaliden- und infolge der Hinterbliebenenversicherung nach der R.V.O. ergeben, kommen wir später zurück.

Das Ostbecken des Mittelländischen Meeres und seine Häfen.

Von H. Klär, Ober-Postinspektor in Berlin.

Das Ostbecken des Mittelländischen Meeres ist etwa doppelt so groß wie das Westbecken und wird durch den 36. Breitengrad in zwei Teile geteilt, deren südlicher fast ungegliedert und buchtenarm ist. Sehen wir von kleineren Einschnitten ab, so bleiben an Meerbusen nur die Kleine und die Große Syrte an der Nordküste von Afrika übrig. Außerdem liegen im Südteile des Ostbeckens die beiden Inseln Kreta und Cypern. Der Meeresteil nördlich des 36. Breitengrads zeigt dagegen eine großartige Küstenentwicklung, die dadurch noch begünstigt wird, daß sich zwei selbständige Wasserbecken, das Adriatische und das Ägäische Meer, sehr tief in das Festland hinein erstrecken. Über das Adriatische Meer haben wir auf S. 400 ff. des Archivs 1910 berichtet. Das Ägäische Meer, das in diesem Falle nur im Zusammenhange mit dem Marmarameere genannt werden kann, nimmt an der Mannigfaltigkeit der Küstengestaltung hervorragenden Anteil. Abgesehen davon, daß die Wasseroberfläche durch zahlreiche Inseln größeren und kleineren Umfanges unterbrochen wird, sind nicht nur die in Betracht kommenden Küsten der Balkanhalbinsel, sondern auch die Westküste Kleinasiens stark gegliedert. Diesem Umstand ist es zuzuschreiben, daß das Ägäische Meer von jeher ein äußerst belebtes, in sich geschlossenes Verkehrsgebiet gewesen ist, in dem die Küstenschiffahrt

blüht, fast sämtliche Städte der Inseln und des Festlandes durch Schiffslinien untereinander verbunden sind, und ein ansehnlicher örtlicher Handel getrieben wird.

Die Küsten des östlichen Mittelmeerbeckens waren der Schauplatz der Weltgeschichte, bevor Rom zur Blüte gelangte. Assyrer, Babylonier, Ägypter, Juden, Griechen machten da zu verschiedenen Zeiten Anspruch auf die Vorherrschaft und gelangten durch die Pflege von Handel und Verkehr, von Kunst und Wissenschaft zu anerkannt hohen Kulturstufen. Nach dem Verfalle der römischen Herrschaft rückte der Schwerpunkt des gesamten Staatslebens abermals nach Osten und fand seinen machtvollen Ausdruck in der byzantinischen, später der türkischen Herrschaft. Um so erstaunlicher ist es, daß die Länder des Ostbeckens heute, was ihre wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung betrifft, weit hinter den Ländern des westlichen Mittelmeerbeckens zurückstehen. Dies kommt u. a. auch schon durch den großen Mangel an Eisenbahnen in den Ostbeckenländern zum Ausdruck. Selbst ein flüchtiger Blick auf die Karte belehrt uns hinsichtlich der Eisenbahnen über den großen Unterschied zwischen den beiden Mittelmeerteilen. Das Westbecken ist von einer Gürtelbahn umschlossen, deren zahlreiche Anschlußlinien nach allen Himmelsrichtungen verlaufen. In das Gebiet des Ostbeckens dagegen münden nur einige wenige, verhältnismäßig kleine Bahnstrecken ein, die für den großen Weltverkehr bis jetzt nur von geringer Bedeutung sind, und die wir später, soweit erforderlich, betrachten wollen. Ein Schienengürtel oder auch nur eine Uferstraße ist nicht vorhanden. Anderseits hat aber auch das Ostbecken eine große Anzahl nicht unbedeutender, mehrfach sogar recht alter Häfen aufzuweisen, die jetzt, wo die Waren mit dem Binnenlande zum weitaus größten Teile noch auf schlechten Landwegen und Karawanenstraßen ausgetauscht werden müssen, schon einen ansehnlichen Handel vermitteln und zweifellos sofort zu Hafenplätzen ersten Ranges aufrücken würden, wenn sie in ausgiebiger Weise durch Eisenbahnen mit ihren an Bodenschätzen reichen Hinterländern verbunden wären. Heute ist das östliche Mittelmeerbecken in erster Linie die wertvolle Fahrstraße für die zwischen Westen und Osten durch den Suezkanal verkehrenden sowie für alle die Schiffe, die die Levante und das Schwarze Meer aufsuchen. Auf den Gewässern des Ostbeckens finden wir daher nicht nur die Schiffe aller das Westbecken befahrenden Schiffsgesellschaften (Archiv 1911, S. 184 ff.) sondern außerdem noch die Fahrzeuge der Königlich Rumänischen Postdampferlinie in Constantza, der englischen Khedivial Mail Steamship and Graving Dock Company in Alexandria, der Navigation Hellénique des Forges et Chantiers in Syra, der griechischen Dampfschiffsgesellschaft »Panhellénique« in Athen, der russischen Handels- und Dampfschiffahrtsgesellschaft in Odessa und der belgischen Dampfschiffahrtsgesellschaft »La Phocéenne«. Daneben durchziehen zahlreiche Telegraphenkabel das östliche Mittelmeerbecken. Außer den von Alexandria ausgehenden, die wir später betrachten wollen, sind dies die drei großen Kabel der indischen Linie, die von Gibraltar kommen und in Alexandria münden, ferner die Kabel von Sizilien nach Tripolis, von Griechenland nach Kleinasien, von Brindisi nach Kandia und von da nach Constantinopel. Der sich über diese Linien bewegende Telegrammverkehr ist bedeutend. Das östliche Mittelmeerbecken tritt, abgesehen von seiner Zweckbestimmung, als Fahrstraße zu dienen, mit der fortschreitenden Erschließung Kleinasiens und Mesopotamiens durch die Anatolische und die Bagdadbahn auch als Handelsgebiet wieder mehr in den Vordergrund, was einerseits durch die Vergrößerung und den technischen Ausbau der Häfen, anderseits durch die allmähliche, aber andauernde Verdichtung des Schiffsliniennetzes, das die syrischen und klein-

asiatischen Häfen mit dem westlichen Mittelmeerbecken und den nördlich gelegenen Ländern Europas verbindet, klar und deutlich zum Ausdruck kommt.

Die größeren Häfen des Ostbeckens sind La Valetta auf Malta, Catania auf Sizilien, Brindisi am Südausgange des Adriatischen Meeres, Piräus (Athen), Saloniki, Constantinopel, Smyrna, Alexandrette, Beirut, Port Said, Alexandria und Tripolis. Natürlich sind diese Häfen nicht alle von gleicher Bedeutung. Verkehrsmittelpunkte — und nur auf solche wollen wir hier näher eingehen — sind vielmehr lediglich Piräus, Saloniki, Constantinopel, Smyrna, Beirut, Port Said und Alexandria. Constantinopel ist bereits in dem Aufsatze »Das Verkehrsgebiet des Schwarzen Meeres« (vgl. Archiv 1911, S. 146 ff.) gewürdigt worden und kann daher hier unerörtert bleiben. Wir müssen jedoch außer den genannten Verkehrsmittelpunkten noch Alexandrette in Syrien betrachten, da dieses demnächst eine wichtige Rolle zu spielen berufen ist.

Piräus ist eine Hafenstadt verhältnismäßig neuen Datums. Es wurde erst nach dem griechischen Befreiungskriege gegründet und verdankt sein schnelles Emporblühen der großartigen Entwicklung Athens, dessen Hafen es ist. Es hat heute bereits mehr als 50 000 Einwohner, ist Griechenlands erster Hafen für den ausländischen Seeverkehr und hat auch im örtlichen Verkehr die bis vor kurzem die Vorherrschaft innehabenden Häfen von Patras und Syra weit überflügelt. Dazu hat in erster Linie der Umstand beigetragen, daß die griechischen Eisenbahnlinien fast alle Piräus berühren oder da enden. Zu diesen Linien gehören die Ringlinie durch den Pelopones über Korinth, Patras, Olympia, Zevgalatio, Calamata und Tripolis sowie die nach Norden verlaufenden Linien über Theben, Pharsala, Kalabaka oder Larissa nach Volo. Piräus ist zwar vor allem Handels- und Hafenstadt und als solche nicht nur Heimathafen der Schiffe fast aller griechischen Reedereien sondern auch Anlegeplatz der Dampfer zahlreicher fremder Schiffsgesellschaften, besonders des Österreichischen Lloyd. Allmählich bildet es sich aber auch zur Industriestadt aus. Es besitzt gegenwärtig mehrere Dampfmühlen mit einem Jahresumsatze von 25 Millionen Drachmen, verschiedene Woll- und Baumwollspinnereien, 12 Maschinenfabriken, mehrere Werften, Docks u. a. Neben dem Handelshafen hat man in Piräus auch einen Kriegshafen angelegt, der ebenfalls der erste des Landes ist, und dessen Betrieb den Schiffs- und Hafenverkehr wesentlich verstärkt.

Ein ganz anderes Bild bietet uns die ziemlich alte türkische Hafenstadt Saloniki, die im Hintergrunde des großen Meerbusens von Saloniki, eines Teiles des Ägäischen Meeres, gelegen ist und durch das mächtig anwachsende Delta des schlammreichen Wardar so bedroht ist, daß die seicht gewordene Einfahrt in die Bucht Vorsicht erfordert. Saloniki breitet sich am Abhange des bis zu 1200 m ansteigenden Berges Kissos halbkreisförmig aus und hat insofern eine außerordentlich günstige Lage, als die Mazedonien durchschneidenden Flußtäler des Wardar, der Wistritza und der Struma bei Saloniki oder in seiner weiteren Umgegend münden. Mazedonien ist daher durch diese Flußtäler von Saloniki aus nach allen Richtungen hin zugänglich. Daraus ergibt sich die große Bedeutung, die Saloniki für den Land- und Seeverkehr hat. Es ist nicht nur Mittelpunkt eines großen, weit verzweigten Straßennetzes, sondern auch Ausgangspunkt der in das überaus fruchtbare Hinterland führenden Bahnen nach Monastir, Mitrowitza, Branja, Dede-Agatsch und Constantinopel. Saloniki hat etwa 110 000 Einwohner, von denen rund 60 000 bis 70 000 Juden sind. Von den großen Industrieanlagen, die in Saloniki ihren Sitz haben, sind zu nennen 7 Dampfmühlen, 4 Baumwollspinnereien, 5 Seifenfabriken, Bierbrauereien, Ziegeleien u. a. Nach Con-

stantinopel ist Saloniki der bedeutendste türkische Handelshafen. Das vor nicht langer Zeit vollendete neue Hafenbecken, das die völlig ungeschützte Reede ersetzt hat, ist geräumig, sicher und mit allen Lade- und Löschvorrichtungen der Neuzeit ausgestattet. Saloniki wird von den größeren Mittelmeerlinien aller Länder — u. a. von der deutschen Levantelinie — angelaufen.

Smyrna, der wichtigste und lebhafteste Handelsplatz Kleinasiens, liegt im Hintergrunde einer 70 km weit ins Festland eindringenden Bucht des Ägäischen Meeres. Außer dem ausschließlich von Christen bewohnten Frankenviertel umfaßt die untere Stadt noch das Griechen- und das Armenierviertel, während die obere Stadt den Türken als Wohnstätte dient. Abgesehen von dem Frankenviertel haben die Stadtteile fast durchweg enge, schmutzige und abschüssige Gassen und Gäßchen mit elenden, meist hölzernen Häusern und Baracken. Die Stadt entspricht daher im Inneren wenig dem stattlichen Eindrucke, den sie mit ihren 4 km langen neuen Kaien von der See her gewährt. Zwischen dem Armenier- und dem Türkenviertel liegt der enge, im schlechtesten Zustande befindliche jüdische Stadtteil. Die Industrie ist, wenn man von den Webereien absieht, von nur geringer Bedeutung. Die Webereien liefern in der Hauptsache die weltberühmten Smyrnateppiche. Recht beträchtlich ist der Handel Smyrnas. Die Ausfuhr erstreckt sich besonders auf Rosinen, Feigen, Gerste, Baumwolle, Opium und Tabak. Eingeführt werden Modewaren, Gewebe, Eisen, Eisenwaren, Zucker, Kaffee, Hölzer, Petroleum und Reis. An der Einfuhr sind besonders beteiligt Großbritannien, Österreich, Ungarn, Frankreich, Italien, Deutschland, Rußland. Etwa 3000 Dampfer und 4000 meist kleinere Segelschiffe laufen den Hafen von Smyrna jährlich an. Der Flagge nach sind Großbritannien, Österreich, Ungarn, Frankreich, Griechenland, Türkei und Deutschland an diesem Verkehr am meisten beteiligt. Smyrna hat fast mit allen wichtigeren Handelsplätzen des Mittelmeers tägliche Dampferverbindungen; auch ist es mit Soma (Pergamon), über Alaschehir mit Afion - Karahissar, mit Ödemisch, Dinair und Tschivril durch Eisenbahnen verbunden. Diese Bahnen haben zwar zusammen eine Schienenlänge von mehr als 1000 km, können aber bei den großen Ausdehnungen der in Betracht kommenden Landesteile nur als der Anfang eines wirklichen Eisenbahnnetzes betrachtet werden, zumal es bis jetzt noch nicht möglich ist, dem Smyrnaer Hafen die Erzeugnisse seines an Bodenschätzen reichen Hinterlandes zuzuführen. Erst wenn sich den vorhandenen Eisenbahnlinien weitere Zweiglinien angeschlossen haben werden, wenn die Anatolische Bahn über Angora hinaus weitergeführt und die Bagdadbahn vollendet sein wird, kann Smyrna nach gehöriger Vergrößerung und Ausstattung seines Hafens die ihm zukommende Stellung einnehmen. Welchen ausgedehnten Anteil Deutschland schon heute an dem Smyrnaer Handel hat, geht daraus hervor, daß es dort seit Jahren ein größeres deutsches Postamt unterhält, das einen recht lebhaften Verkehr aufweist. Bemerkenswert ist es auch, daß dieses Postamt von Angehörigen anderer Völker, die in Smyrna eigene Posteinrichtungen zur Verfügung haben, gern und viel in Anspruch genommen wird. Die Bevölkerung Smyrnas setzt sich aus einem bunten Gemische von Angehörigen der verschiedensten Rassen zusammen und beläuft sich auf etwa 300 000 Köpfe, wovon etwa die Hälfte Griechen sind.

Beirut ist wohl eine der ältesten*) Seestädte des Mittelmeers. Gegründet im grauen Altertume durch die Phönizier, soll es bereits 1400 v. Chr.

*) Vielleicht die älteste überhaupt.



ein selbständiges Königreich gewesen sein. Es zählt gegenwärtig etwa 150000 Einwohner, von denen ein Drittel Mohamedaner und zwei Drittel Christen sind. Das Innere der Stadt ist wenig angenehm und ansehnlich. Wir finden nur enge, krumme, schmutzige Straßen mit mehr als einfachen Häusern. Demgegenüber sind aber die Vorstädte Beiruts hübsch angelegt und unter Freilassung breiter Straßen und ausgedehnter Plätze mit guten, von Gärten umgebenen Häusern bebaut. Beirut gilt trotz seiner hohen Temperaturen für den gesündesten Ort der gesamten syrischen Küste. Die eingeborenen Bewohner Beiruts betreiben in der Hauptsache Weinbau, Seidenraupenzucht, Seiden- und Baumwollweberei; sie verfertigen außerdem die berühmten orientalischen Gold- und Silber-Filigranarbeiten, besonders aber beschäftigen sie sich mit dem Handel. Beirut ist der wichtigste und erste Handelsplatz Syriens, namentlich für Damaskus, befindet sich aber im Rückgange. Eine Straße und daneben eine Eisenbahn führen über den Libanon nach Rayak. Von da läuft ein Schienenstrang über Homs und Hama nach Aleppo im Norden weiter. Eine zweite Linie zweigt in südöstlicher Richtung nach Damaskus ab, wo weitere Linien nach dem Süden über Mezerib nach Haifa und über Derat, Maan, Medina nach Mekka anschließen. Im Jahre 1889 begann eine französische Gesellschaft mit dem Bau eines neuen Hafens, der mit den modernsten Lösch- und Ladevorrichtungen ausgestattet und derart tief ist, daß die größten Schiffe ohne Schwierigkeiten und bei jedem Wasserstand einfahren und anlegen können. Der Hafen ist im Jahre 1893 dem Verkehr übergeben worden und hat bis jetzt allen Erwartungen entsprochen. Gegenwärtig wird er von etwa 900 Dampfern und 4000 zumeist kleineren Segelschiffen jährlich angelaufen. Über Beirut wird hauptsächlich Rohseide ausgeführt. Auch in Beirut haben die deutschen Handels- und Verkehrsinteressen im Laufe der Zeit einen derartigen Umfang angenommen, daß sich die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung vor längeren Jahren veranlaßt gesehen hat, dort ein deutsches Postamt einzurichten, das sich recht erfreulich entwickelt hat.

An der ägyptischen Küste des östlichen Mittelmeerbeckens haben wir die beiden Häfen Port Said und Alexandria zu betrachten, von denen der erste erst Mitte des vorigen Jahrhunderts, der andere lange vor Christi Geburt entstanden ist. Port Said im äußersten Osten einer Insel, die zu der den Mensalehsee vom Mittelmeere trennenden Nehrung gehört, wurde im Jahre 1860 aus Anlaß der Erbauung des Suezkanals an dessen nördlichem Eingange gegründet. Es zählt heute etwa 60000 Einwohner, von denen rund 14000 Europäer sind, die unmittelbar am Westufer des Kanals wohnen. Die regelmäßige, völlig baumlose Stadt hat zum Teil Holzhäuser, erhält aber jetzt allmählich einen neuen Stadtteil mit massiven Gebäuden und ist Sitz des Generalgouverneurs für den Suezkanal. Der Hafen bedeckt einen Flächenraum von 230 ha und besteht aus einem Binnen-, einem Handels- und einem Marinehafen sowie aus dem Bassin Chérif. Unmittelbar am Hafen finden wir die Kasernen der englischen Besatzung nebst dem Militärdepot, ferner die Werkstätten, Werft- und Dockanlagen der Kanalgesellschaft sowie mehrerer größerer Schiffsgesellschaften. Im Norden der Stadt, an der Mündung des Kanals in das Meer, steht ein 53 m hoher Leuchtturm, dessen elektrisches Licht 20 Seemeilen weit sichtbar ist. Zwei riesige Molen ragen in das Meer hinein, von denen die 2,25 km lange westliche den Nilschlamm abhalten soll. Im Laufe der Zeit hat sich so viel Schlamm an der Westseite dieser Mole angesetzt, daß ihre Oberfläche schon merklich größer geworden ist. Das 100 bis 150 m breite Fahrwasser zwischen den beiden Molen wird bis hinaus in die offene See durch Leuchtbojen und Feuerschiffe kenntlich gemacht. Obwohl Port Said

besonders durch die Eröffnung des Süßwasserkanals nach Ismailia, von wo die Stadt früher ihr Trinkwasser in Röhren bezog, und seit Fertigstellung der Dampfstraßenbahn dorthin sich sehr gehoben hat, kann es doch mit Alexandria nicht in Wettbewerb treten. Dies hat seinen Grund darin, daß Alexandria nach wie vor fast den gesamten ägyptischen Seehandel vermittelt, wozu es vermöge seiner geographischen Lage von der Natur berufen scheint. Port Said soll dagegen in erster Linie die Einfahrt des Kanals überwachen und die Angelegenheiten der ihn durchfahrenden Schiffe regeln. Da diese sich aber in Port Said nur so lange aufhalten, als es die Kanalverhältnisse unbedingt erfordern, und dort nur die verhältnismäßig geringe Fracht aus Ostasien, Indien, Australien usw. nach Ägypten löschen oder in umgekehrter Richtung laden, so ist der Handelsverkehr in Port Said bei aller Wichtigkeit des Ortes für den Kanal doch nicht allzu bedeutend. Anders verhält es sich mit dem Postverkehr, für den Port Said einen wichtigen Stützpunkt bildet. Neuerdings ist es durch Eisenbahnen über Ismailia mit Suez, mit Kairo und infolgedessen auch mit Alexandria verbunden worden. Über die Bedeutung dieser langersehnten Eisenbahnverbindungen hat man sich jedoch in Port Said getäuscht, da die Stadt durch den von den Eisenbahnen vermittelten schnelleren Personenverkehr gegen früher ziemlich bedeutende Nachteile erleidet. Jeder, der nicht unbedingt in Port Said bleiben muß, sucht es natürlich so schnell wie möglich zu verlassen, wozu die Eisenbahnen das geeignete Mittel bieten. Zur weiteren Hebung von Port Said als Handelshafen hat man den Mensalehsee durch eine Fahrrinne nach Damiette schiffbar gemacht. Ob dieses Werk tatsächlich den gewünschten Erfolg haben wird, kann man mangels ausreichender Erfahrungen noch nicht entscheiden.

Alexandria ist nach Constantinopel zur Zeit die größte und lebhafteste Handelstadt des östlichen Mittelmeerbeckens. Es wurde im Jahre 331 v. Chr. von Alexander dem Großen an Stelle einer alten ägyptischen Hafenstadt gegründet und war Jahrhunderte lang eine der glänzendsten Großstädte des Altertums, in der nicht nur Handel und Verkehr, sondern auch Kunst und Wissenschaft blühten, und die vor allem Hauptstapelplatz für indische Waren war. Mit der Verlegung des Mittelpunkts für den Welthandel in das Westbecken des Mittelmeers zur Blütezeit Roms sanken aber die Macht und das Ansehen Alexandrias zusehends. Trotz aller Angriffe auf seine bevorzugte Stellung hat es sich indes vermöge seiner überaus günstigen geographischen Lage bis in die Neuzeit hinein zu behaupten gewußt. Heute hat Alexandria etwa 350000 Einwohner. Es ist der befestigte Haupthafen und die erste Handelstadt, nach Kairo auch sonst die größte und blühendste Stadt Ägyptens. Auf dem schmalen Sandstreifen zwischen dem Meere und dem sumpfigen Mareotissee liegend, bedeckt es zum größten Teile die schmale Landzunge zwischen dem Port Vieux (Osthafen) und dem Port Neuf (Westhafen). Alexandria wird auf der Landseite von einer alten, mit zahlreichen Forts und Bastionen besetzten Mauer umgeben, während der Hafen durch das Fort Napoléon und eine Anzahl von Forts auf den vorspringenden Landspitzen sowie durch zahlreiche Strandbatterien verteidigt wird. Das Klima wird durch die See erheblich gemildert und zeigt eine Durchschnittswärme von etwa 21° C. Recht lästig sind jedoch die vom Winde aufgewirbelten feinen Sand- und Staubmassen, die selbst durch die Fugen geschlossener Türen und Fenster dringen. Wasser liefert der südlich der Stadt verlaufende Mamudiehkanal, der von Mehemed Ali von dem bei Rosette mündenden Nilarm abgezweigt wurde und bei einer Breite von 20 m sowie einer Tiefe von 6 m gleichzeitig als Schiffahrtkanal dienen sollte, neuerdings aber infolge mangelhafter Unterhaltung leider immer mehr verschlammt. Neben

dem Mamudiehkanale hat Alexandria noch eine große Menge von Zisternen zur Deckung seines Wasserbedarfs beibehalten. Die Stadt besteht aus dem Türkenviertel auf der Landzunge, dem südlich davon gelegenen Frankenviertel und dem von den beiden Häfen eingeschlossenen Araberviertel im Westen. Der mohamedanische Ortsteil hat ungepflasterte Straßen, ist daher im Sommer sehr staubig und im Winter sehr schmutzig. Die Häuser sind hier meist einstöckig. Das Arsenal, die Kasernen, der königliche Palast, der Palast des Gouverneurs und andere öffentliche Bauten sind Werke Mehemed Alis. Das Frankenviertel, dessen Mittelpunkt der Platz Mehemed Ali bildet, enthält eine große Menge Gotteshäuser aller Religionen und Konfessionen. Von den Häfen ist gegenwärtig nur der westliche von Bedeutung. Er besteht aus einem äußeren, 3,5 qkm großen, 5 bis 20 m tiefen und einem inneren, durch einen Molo vom äußeren getrennten, 9 bis 11 m tiefen Hafen, an dessen Ostseite sich das Arsenalbassin mit einem ziemlich bedeutenden Schwimmdock befindet. Ein mächtiger Wellenbrecher schließt den Hafen nach Norden und Nordwesten ab und endet in einem Leuchtturme mit einem besonders starken Feuer. Außer diesem Turme hat man noch fünf andere Leuchttürme an verschiedenen Stellen des Hafens und der Küste errichtet. Der sich über Alexandria bewegende Außenhandel Ägyptens beläuft sich in der Einfuhr auf etwa 16 Millionen L. E.*), in der Ausfuhr auf rund 18 Millionen L. E. Die Ausfuhr besteht in erster Linie aus Baumwolle, Baumwollsamen, Zucker, Bohnen, Weizen, Wolle, Zwiebeln und lebenden Wachteln. Eingeführt werden dagegen Baumwollstoffe, Garne, Schuhwaren, Bier und Branntwein. Die Eröffnung des Suezkanals hat Alexandrias Handel nicht unwesentlich beeinträchtigt. Doch ist er seit Jahren wieder im Wachsen begriffen; er hat den eingetretenen Rückgang bereits seit längerer Zeit ausgeglichen. Gegenwärtig laufen jährlich außer den Seglern etwa 3500 Dampfer den Hafen von Alexandria an, die meist die englische, französische, türkische, österreichische oder italienische Flagge führen. In Alexandria beginnen nicht nur englische, französische, österreichische, ägyptische u. a. Postdampferlinien, sondern auch die Eisenbahnlinien nach Kairo, über Ramleh und Rosette nach Edfina sowie nach den großartigen Steinbrüchen von El Meks. Telegraphenkabel verbinden Alexandria mit Malta, Triest, Kreta, Cypern und Port Said.

Die kleine syrische Hafenstadt Alexandrette gehört zwar gegenwärtig noch nicht zu den Verkehrsmittelpunkten des östlichen Mittelmeerbeckens, wird aber voraussichtlich in nicht allzu ferner Zeit in ihre Reihe eintreten. Sie ist nämlich dazu bestimmt, einer der wichtigsten Handelshäfen der Bagdadbahn zu werden. Zur Verwirklichung dieses Planes hat die türkische Regierung Anfang 1911 einen Vertrag mit der Erbauerin der Bagdadbahn, der Deutschen Bank in Berlin, über den Bau einer Zweigbahn von Osmanié an der Bagdadbahn nach Alexandrette sowie über den Ausbau des Hafens von Alexandrette zu einem für die größten Schiffe benutzbaren Hafen abgeschlossen. Nach Fertigstellung der Bahn werden alle Güter und Erzeugnisse aus den von der Anatolischen und der Bagdadbahn durchschnittenen Ländern für den Westen von Europa und für Afrika nicht mehr über Constantinopel gehen, sondern schon in Alexandrette verschifft und von da weiterbefördert werden. Dadurch wird nicht nur sehr viel Zeit, sondern noch mehr Geld bei der Beförderung erspart werden. Es unterliegt daher bei dem Reichtume der Hinterländer der Bagdadbahn keinem Zweifel, daß Alexandrette durch die geplanten Bahnverbindungen ein Handelsplatz und

*) Livre Egyptienne; 1 L. E. = 20 Mark 80 Pfg.

gleichzeitig ein Hafen ersten Ranges werden wird. Schon jetzt ist es der beste türkische Hafen in Syrien. Alexandrette liegt am Südrande des gleichnamigen Golfes, der die nordöstlichste, von grünen Bergen umgebene Bucht des Mittelmeers darstellt. Von den rund 7000 Einwohnern sind zwei Drittel orthodoxe Griechen. Es vermittelt den Außenhandel Nordsyriens, der seinen Weg über Aleppo nimmt, das durch eine leidlich gute Land- und Karawanenstraße mit Alexandrette verbunden ist. Der deutsche Handel ist in Alexandrette fortgesetzt im Steigen begriffen. Da Deutschland auch sonst viele Interessen in Alexandrette hat, so ist es zum Sitze eines deutschen Konsuls gemacht worden. Im Hafen verkehren gegenwärtig etwa 600 bis 700 Schiffe jährlich. Der Handel Alexandrettes ist verhältnismäßig bedeutend. Ausgeführt werden besonders Getreide, Vieh, Wolle, Rosinen. Mandeln, Feigen, Kokons, Baumwolle, Galläpfel u. a.

„Mindestgebühren" in Gebührenordnungen für Gemeinde-Wasserleitungsanlagen in Preußen.

In den auf Grund der §§ 4, 7 und 8 des preußischen Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 von den Gemeinden erlassenen Gebührenordnungen für die Benutzung von Gemeinde-Wasserleitungsanlagen ist die Gebührenbemessung entweder nach dem tatsächlichen, durch Meßeinrichtungen festgestellten Wasserverbrauche geregelt, oder nach einem Wahrscheinlichkeitsmaßstabe (nach der Grund- oder Gebäudesteuer, nach dem Nutzungswerte, nach der Zahl oder Größe der nutzbaren Räume, nach der Kopfzahl der Hausbewohner) oder aber durch Bestimmungen, die einen Wahrscheinlichkeitsmaßstab mit dem Maßstabe des wirklichen Verbrauchs verbinden. Dies liegt z. B. vor, wenn nach dem Nutzungswerte des angeschlossenen Grundstücks eine Mindestgebühr festgesetzt ist, über die hinaus die Gebühren nach dem wirklichen Verbrauche zu zahlen sind, sobald der für die Mindestgebühr freigegebene Wasserverbrauch überschritten wird. Eine derartige Berechnung ist zulässig, wenn die Gebühren ein Entgelt für den Anschluß an die Wasserleitung und daneben für den Wasserverbrauch darstellen. Wenn aber nach der Gebührenordnung nur das der Leitung entnommene Wasser selbst bezahlt werden soll, ist — wie wir der Entscheidung des preußischen Oberverwaltungsgerichts vom 14. Dezember 1909 entnehmen — die Festsetzung einer Mindestgebühr nach dem Wahrscheinlichkeitsverbrauch unzulässig. Das Urteil führt hierüber folgendes aus.

> »Die Gebührenordnung für die Wasserentnahme aus den Wasserwerken der Stadt Cöln vom 27. Juli/8. August 1895 bemißt die Gebühr für Wasserentnahme grundsätzlich nach der durch Wassermesser festzustellenden Menge des wirklichen Verbrauchs, führt aber gleichzeitig bei der Wasserentnahme zum gewöhnlichen Hausbedarf eine sogenannte »Mindestgebühr« ein, die zu entrichten ist, gleichviel ob die ihr entsprechende Wassermenge verbraucht ist oder nicht. Ihre Höhe richtet sich nach der Gebäudesteuer, bei fiskalischen, städtischen und anderen gebäudesteuerfreien Grundstücken nach einem schätzungsweise anzusetzenden oder zu vereinbarenden Gebäudesteuerbetrage. Hier ist also ein Wahrscheinlichkeitsmaßstab mit dem Maßstabe des wirklichen Verbrauchs verbunden worden. Der Gerichtshof hat in dem Urteile vom 26. November 1907 — II. C. 450. 06 (Entscheidungen des Oberverwal-



tungsgerichts, Band 51, Seite 59) dargelegt, unter welchen Voraussetzungen eine solche Verbindung zulässig ist. Es darf eine Mindestgebühr für den Besitz eines Anschlusses und außerdem eine Zusatzgebühr für den tatsächlichen Wasserverbrauch eingeführt werden. Ist dagegen die Gebühr für die Entnahme von Wasser nur nach der Menge des verbrauchten Wassers zu entrichten, so darf die Feststellung dieser Menge nach einem den wahrscheinlichen Verbrauch regelnden Maßstabe dann nicht erfolgen, wenn daneben auch die Menge des wirklich verbrauchten Wassers durch Wassermesser ermittelt und bei der Bemessung der Gebühr in Ansatz gebracht wird. Die Cölner Ordnung hat keine Gebühr für den Besitz des Anschlusses, sondern nur eine solche für die Entnahme von Wasser eingeführt. Das ergibt sich mit voller Klarheit aus ihrer Überschrift und den Bestimmungen in §§ 6 und 7, wo immer nur von »Wasserentnahme« und einer Gebühr für die Wasserentnahme die Rede ist, also die zur Gegenleistung verpflichtende Leistung der Gemeinde nicht in der Gewährung des Anschlusses, sondern in der tatsächlichen Zuführung von Wasser erblickt wird. Der wirkliche Wasserverbrauch kann auch festgestellt werden, da gemäß § 5 der Ordnung jedes Grundstück mit einem besonderen Wassermesser versehen ist. Wenn also hier der Maßstab des wahrscheinlichen Verbrauchs nur da maßgebend sein soll, wo er den des wirklichen Verbrauchs übersteigt, aber nicht da, wo er hinter ihm zurückbleibt, so liegt eine nach der angezogenen Entscheidung unzulässige Verbindung beider Maßstäbe vor.«

KLEINE MITTEILUNGEN.

Aus der Zeit der optischen Telegraphie. Der hochbedeutende Violinspieler und Komponist Louis Spohr, der 1859 als kurfürstlicher Hofkapellmeister und Generalmusikdirektor in Cassel verstorben ist und der u. a. eine 1860 erschienene Selbstbiographie hinterließ, schildert darin unterm 6. März 1816, wo er sich gerade in Straßburg (Els.) aufhielt, einen Besuch des auf dem Straßburger Münster damals tätigen optischen Chappe-Telegraphen, der 1798 zwischen Paris, Metz und Straßburg errichtet worden war. Spohr schreibt darüber folgendes:

. . . Nachdem wir den kühnen Riesenbau lange genug bewundert hatten, erregte der Telegraph, der auf dem Kirchendache seine Arme emporstreckt, unsere Aufmerksamkeit. Es wurde gerade telegraphiert, und die Leichtigkeit und Schnelligkeit der Bewegungen ergötzte uns sehr. Da wir den Mechanismus kennen zu lernen wünschten, stiegen wir hinauf, kamen aber erst oben an, als eben aufgehört wurde, und sahen nur noch die Depesche in den sonderbaren Zeichen naß auf dem Papiere stehen. Ich hätte gern gewußt, ob diese Zeichen, deren es höchstens vierundzwanzig sein können, die Buchstaben oder einzelne Worte oder ganze Sätze bedeuteten, und richtete deshalb einige Fragen an den Telegraphisten. Er gab aber wenig Auskunft, entweder weil er nicht durfte oder selbst nichts wußte, was das Wahrscheinlichste ist, da nur der Direktor den Schlüssel zu den Zeichen besitzen soll. Nach seiner Behauptung bedeutet jedes Zeichen ein Wort. Dies ist aber sehr unwahrscheinlich, da man mit vierundzwanzig Wörtern doch nicht aus-

reichen würde, auch wenn das dazwischen Fehlende größtenteils erraten werden könnte. Daß ihm übrigens die Bedeutung eines oder einiger Zeichen bekannt sein mußte, bewies er dadurch, daß er, um uns den Mechanismus zeigen zu können, das signe d'attention machte, wodurch angefragt wird, ob im Laufe des Tages noch eine Depesche zu erwarten sei, und daher jeder Telegraphist auf seinem Posten bleiben müsse. Dieses Zeichen wurde sogleich vom nächsten Telegraphen abgenommen, wie wir durch das in der Wand befindliche Fernglas sehen konnten, und dann ebenfalls vom folgenden, der auch noch, obwohl weniger deutlich, zu erkennen war. Nach sieben oder acht Minuten kam aus Paris die Antwort zurück: »Es muß jeder auf seinem Posten bleiben.« Dieses Zeichen nahm nun auch unser Telegraph ab, und dann standen sie alle wieder in Ruhe. Der Mechanismus ist sehr einfach. Drei große Räder im Zimmer des Telegraphisten, über die aus Messingdraht geflochtene Schnüre laufen, setzen die drei Gelenke des Telegraphen in Bewegung. Kleinere, an den großen befestigte Räder bewegen einen kleineren Telegraphen im Inneren des Zimmers, an dem der Maschinist sieht, ob die Zeichen oben auf dem Dache richtig gemacht werden. Ein dritter mäßig großer Telegraph, der außerhalb des Zimmers gegen die Wohnung des Direktors gerichtet ist, dient dazu, diesem die Zeichen, die aus Paris ankommen, sogleich mitzuteilen. Das Ganze ist sehr sinnreich und macht dem menschlichen Verstand alle Ehre. Die Telegraphisten haben einen beschwerlichen Dienst. Sie müssen vom ersten Morgengrauen an bis zum Anbruche der Nacht auf ihrem Posten sein. Die geringste Nachlässigkeit wird ohne weiteres mit Dienstentlassung bestraft.

Die neue Eisenbahnverbindung zwischen Frankreich und Spanien. Spanien ist bis jetzt mit Frankreich nur durch zwei Eisenbahnen verbunden, die beide an der Meeresküste an den Enden der Pyrenäen hinführen, die eine am Busen von Biscaya, die andere am Mittelmeer entlang. Wie im Archiv 1907, S. 413 bis 416, berichtet ist, haben die Regierungen Frankreichs und Spaniens einen Vertrag abgeschlossen, wonach neben diesen beiden Bahnen weitere, das Gebirge überschreitende Bahnverbindungen hergestellt werden sollen. Aus der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (Jahrgang 11, Nr. 88) entnehmen wir dazu folgendes. Die spanische Regierung hat die Verpflichtung, eine solche Eisenbahn von Lérida an der Nordbahn bis zum Scheiteltunnel und den auf spanischem Gebiete liegenden Teil dieses Tunnels zu bauen, dessen Gesamtlänge etwa 6,5 km beträgt. Die vertragsmäßig von den Franzosen zu erbauende Anschlußstrecke bis zum Tunnel ist vollendet, aber in Spanien liegt der Bau noch sehr im argen. Freilich ist die auf spanischem Boden zu erbauende Strecke eine der schwierigsten, die bis jetzt in Europa in Frage gekommen ist, und das Anerbieten der Regierung, für jedes Kilometer einen Zuschuß von 60 000 Pesetas (1 Peseta = 1 frc = 80 Pf.) zu leisten, war nicht verlockend genug, um einen Unternehmer zur Übernahme von Bau und Betrieb der neuen Eisenbahn zu veranlassen. Eine aus englischen und französischen Geldleuten bestehende Gruppe ließ die Gegend im Jahre 1909 durch einen Ingenieur bereisen, der sehr ungünstig über den Bau berichtete. Außer dem Scheiteltunnel wären noch 78 andere Tunnel zu erbauen, und es müßten 67 Talbrücken errichtet werden. Der Noguera-Pallaresafluß, in dessen Tal die Eisenbahn zum Teil verläuft, fließt zwischen steilen Hängen, zum Teil von außerordentlicher Höhe dahin, die durch Wolkenbrüche stark gefährdet sind. Die Herstellung einer Zufahrtstraße zur Tunnelbaustelle würde allein zwei Jahre in Anspruch nehmen. Die Regierung machte sich sofort an den Bau dieser Straße, aber trotzdem verlief die Ausschreibung im Jahre 1910

ohne Erfolg. Der Hauptgrund mag darin liegen, daß die Regierung ihre Haftung für die Zinsen des Baukapitals erst mit der Betriebseröffnung eintreten lassen will. Da dieser Zeitpunkt aber wegen der ungeheueren technischen Schwierigkeiten beim Bau noch in weitem Felde liegt, muß der Unternehmer mit einem hohen und ungewissen Zinsverluste während der Bauzeit rechnen.

Die Franzosen haben insofern ein lebhaftes Interesse an der neuen Pyrenäenbahn, als sie dadurch eine kürzere Verbindung zwischen Paris und Cartagena und damit nach ihren Besitzungen in Nordafrika erlangen, die heute in der Politik eine so wichtige Rolle spielen. Die Verkürzung der Entfernung durch die neue Eisenbahn gegenüber den jetzt bestehenden Verbindungen zwischen Frankreich und Spanien beträgt für eine große Anzahl Städte etwa 120 km. Außerdem wird durch die Noguera-Pallaresa-Eisenbahn ein fruchtbares und erzreiches Gebiet erschlossen werden, aus dem Eisenerze, Marmor, Zink-, Blei- und Manganerze, Holz, Vieh, Obst, Wein und Gemüse nach Frankreich ausgeführt werden sollen; auch Kohlen sind an mehreren Stellen gefunden worden. Man hat deshalb der Rentabilitätsberechnung eine Einnahme von 15 000 000 Pesetas jährlich aus dem Binnenverkehr der neuen Strecke, von 6 000 000 Pesetas für den Durchgangsgüterverkehr und von 5 320 000 Pesetas für den Personenverkehr zugrunde gelegt. Diesen Zahlen steht ein Bauaufwand von 62 095 000 Pesetas gegenüber, der durch die Zinsen während der auf 12 Jahre geschätzten Bauzeit noch auf 74 514 000 Pesetas erhöht wird. Das ergibt bei einer Streckenlänge von 155 km eine Bausumme von 480 000 Pesetas für das Kilometer. Bei den ungünstigen Geländeverhältnissen werden auch die Betriebskosten nicht niedrig sein, und es ist wohl kaum zu verwundern, daß sich noch niemand hat bereit finden lassen, den Bau und Betrieb der dritten Pyrenäenbahn zu übernehmen.

LITERATUR.

Der Begriff des Briefes, besonders in bezug auf den Postzwang. § 1 (— § 2a) des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871. Von Dr. phil. et jur. **Raimund Köhler**, Ober-Postpraktikant in Leipzig. Sonderabdruck aus den »Annalen des Deutschen Reichs« 1911, Nr. 8 bis 10.

Der Verfasser untersucht den Begriff des Briefes im Sinne des reichsgesetzlichen Postzwanges. Er folgt dabei in allem wesentlichen dem Aschenbornschen Postgesetz-Kommentar, der an Merkmalen für die Bestimmung, ob ein Brief im Sinne des § 1 des Postgesetzes vorliege, bekanntlich u. a. den Inhalt und die äußere Form als maßgebend hinstellt. Von Aschenborns Kommentar weicht indes die vorliegende Schrift insofern ab, als sie dem Merkmale der äußeren Form eine wesentlich geringere Bedeutung beilegt als dem des Inhalts. Um diese Auffassung zu begründen, wird zunächst in umfangreichen Darlegungen der Nachweis unternommen, daß der Begriff des Briefes im Sinne des § 1 Abs. 1 des Postgesetzes, wo die Merkmale der äußeren Briefform in den Vordergrund gestellt sind, und der Briefbegriff im Abs. 3 a. a. O., der vom Briefinhalt ausgeht, trotz der verschiedenen Ausdrucksweise ein einheitlicher sein müsse. »Man kann also« heißt es alsdann, »an beiden Stellen des Gesetzes für die Frage, ob ein Brief vorliegt, nur entweder die Art der Verpackung oder den Inhalt entscheiden lassen«. Der Verfasser entschließt sich dahin, den Briefinhalt als das maßgebende Merk-

mal eines Briefes im Sinne des Postzwanges anzusehen. Hierzu sieht er sich durch die Erwägung bestimmt, daß die gegenteilige Auffassung dahin führt, auch einen leeren, verschlossenen Briefumschlag als postzwangspflichtige Sendung anzusehen, Drucksachen dagegen und sonstige offene Sendungen mit persönlichen Mitteilungen nicht für Briefe zu erklären. »Beides zusammen«, wird Seite 65 gesagt, »läßt sich mit dem allgemeinen Rechtsempfinden kaum in Einklang bringen«.

Diese Anschauungsweise bedingt notwendig eine Auseinandersetzung mit § 32 des Postgesetzes. Die Postbehörden und Postbeamten würden hinfort bei der Entdeckung einer Portohinterziehung und Ergreifung der etwa erforderlichen besonderen Maßnahmen sich nicht, wie bisher, durch die äußeren Merkmale der Sendung, namentlich nicht durch das Vorhandensein eines verschlossenen Briefumschlags bestimmen lassen dürfen; vielmehr wäre in allen Fällen durch Öffnen des Briefes erst zu ermitteln, ob der Inhalt aus »persönlichen und individuellen, d. h. brieflichen Mitteilungen« besteht, und ob danach »der Verdacht der Portohinterziehung sich bewahrheitet«. Um den Postbehörden die Befugnis zum Öffnen angehaltener Briefe zu erteilen, bringt der Verfasser eine Erweiterung des § 32 Postg. in Vorschlag, dahingehend, daß »im Portohinterziehungsverfahren die nach § 100 Str.Pr.O. jetzt nur dem Richter und dem Staatsanwalte zustehenden Befugnisse auf die Postbehörden (Ober-Postdirektionen) übertragen werden sollen«.

Bedenken gewichtigster Art sind gegen diesen Vorschlag zu erheben. Wie bekannt, bildet im Bereiche des Strafprozeßrechts das Verwaltungstrafverfahren einen Ausnahmezustand. Seine Rechtfertigung ist nur darin zu finden, daß — mit Rücksicht auf die Geringfügigkeit der meisten fiskalischen Delikte — im Verwaltungstrafprozeß dem Angeschuldigten besondere Vorteile bezüglich der Schleunigkeit und der Billigkeit des Verfahrens geboten werden. Nicht aber kann es in der Absicht liegen, das Ausnahmeverfahren in einer dem Interesse des Publikums entgegengesetzten Richtung zu erweitern und die Verwaltungsbehörde mit einer Befugnis auszustatten, die sogar im Bereiche des ordentlichen Prozeßrechts mit ganz besonderen Sicherheitsvorkehrungen zum Schutze des Briefgeheimnisses umgeben ist. Nur richterliche Verfügung kann im ordentlichen Verfahren das Briefgeheimnis aufheben; an die Bestätigung durch den Richter ist selbst die Beschlagnahmeanordnung der Staatsanwaltschaft gebunden. Wäre es aber auch zulässig, die Möglichkeit einer Übertragung der richterlichen Befugnisse aus § 100 Str.Pr.O. auf die Postbehörden ins Auge zu fassen, so würde doch eine solche Neuerung mit den Interessen der Postverwaltung nicht vereinbar sein. Hinzu kommt, daß auch hinsichtlich ihrer praktischen Wirksamkeit die vorgeschlagene Prüfung des Inhalts verdächtiger Briefe im wesentlichen unfruchtbar bleiben müßte; denn Meinungsverschiedenheiten darüber, ob im Einzelfall ein persönlicher und individueller, d. h. »brieflicher« und — nach der Meinung des Verfassers — die Postzwangspflicht begründender Inhalt als vorhanden anzuerkennen sei, würden häufig entstehen, und die Sicherheit der Entscheidung, ob ein Strafverfahren wegen Portohinterziehung statthaft sei oder nicht, wäre erschwert, nicht aber gefördert.

Nach allem muß der Vorschlag des Verfassers abgelehnt werden. Dasselbe gilt von seiner gesamten Theorie, deren folgerichtigen Stützpunkt eben jener Vorschlag bildet.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 7. BERLIN, APRIL. **1912.**

Brieftelegramme.

Vom Telegraphensekretär Emil Schmidt in Berlin.

Am 1. Oktober 1911 sind nach Übereinkunft der drei deutschen Telegraphenverwaltungen im Gebiete des Deutschen Reichs versuchsweise Brieftelegramme eingeführt worden. Gleich dem Telegramm dient das neue Verkehrsmittel dem Nachrichten-Schnellverkehr, zum Unterschiede vom Telegramm wird es jedoch nur in den Nachtstunden befördert und ist wesentlich billiger als dieses. Nach der telegraphischen Beförderung wird es als Briefsendung behandelt, es hält somit zwischen Telegramm und Brief die Mitte. Der Einführung der Brieftelegramme lagen nachstehende Erwägungen zu Grunde.

Im geschäftlichen Leben tritt oft noch in den späteren Abendstunden die Notwendigkeit zur Absendung von Mitteilungen ein, die den Empfänger am nächsten Morgen bei Geschäftsbeginn erreichen müssen. Können jetzt solche Mitteilungen bis zum Postschlusse für die Abend-Schnellzüge nicht mehr fertiggestellt werden, oder handelt es sich um größere Entfernungen, so läßt sich trotz des engmaschigen deutschen Eisenbahnnetzes der beabsichtigte Zweck mit einem Briefe oft nicht mehr erreichen. Ein Telegramm gegen die gewöhnliche Taxe erhöht die Geschäftsunkosten leicht über Gebühr, namentlich wenn es zur Vermeidung von Mißverständnissen ausführlicher gehalten sein muß; seine Ankunft am Bestimmungsorte vor Geschäftsbeginn kann vielleicht nicht nur unnötig, sondern sogar unerwünscht sein. Ähnliches gilt vom Ferngespräch. Auf große Entfernungen ist es vielfach zu teuer; überdies wird der Anzurufende wegen Geschäftschlusses häufig durch Fernsprecher nicht mehr zu erreichen sein.

Im privaten Verkehr bevorzugt der heutige Zeitgeschmack für schriftliche Beglückwünschungen bei Geburtstagen, Jubelfeiern, Gedenktagen, Familien-

festen und zu Begrüßungen usw. vor dem an gewisse Förmlichkeiten gebundenen und deshalb umständlichen Briefe das Telegramm, weil es die Bequemlichkeit einer kurzen, alles Überflüssige beiseite lassenden Ausdrucksweise bietet und dabei vom Empfänger oft höher bewertet wird. Macht das Publikum bei solchen Gelegenheiten von einer brieflichen Mitteilung Gebrauch, so geschieht dies hauptsächlich wohl aus Sparsamkeitsgründen, denn die Kosten für längere Glückwunsch-Telegramme stellen sich bei Anwendung des gewöhnlichen Tarifs im Vergleich zum Briefporto immerhin recht hoch.

Neben diesen für das Publikum maßgebenden Gesichtspunkten sprechen aber auch auf seiten der Verwaltung Gründe für die Einrichtung. Die infolge des allgemeinen Verkehrsaufschwunges erforderlich gewordene Verdichtung des Telegraphennetzes brachte eine große Vermehrung der Betriebsapparate sowie die Einführung neuer leistungsfähigerer und teuerer Apparatsysteme mit sich. Die Betriebsmittel müssen auf den starken Tagesverkehr zugeschnitten sein; in den späten Abendstunden und nachts flaut der Verkehr so weit ab, daß Leitungen und Apparate zum großen Teil unbenutzt bleiben und ein beträchtliches Anlagekapital brach liegt. Ebensowenig lassen sich für das Bedienungspersonal, obgleich es für den Nachtdienst nach Möglichkeit beschränkt wird, nachts mehr oder weniger lange Arbeitspausen vermeiden, weil der Nachtverkehr nicht von so gleichmäßiger Stärke ist, daß jederzeit genügend Telegramme zur Beförderung vorlägen. Wirtschaftliche Rücksichten weisen also darauf hin, für bessere Ausnutzung der Betriebsmittel und des Personals in den verkehrschwachen Stunden Sorge zu tragen.

Allen diesen Erfordernissen wird das Brieftelegramm gerecht. Dem Publikum bietet es ein wohlfeiles und leicht zu handhabendes Mittel zum telegraphischen Austausche von Nachrichten, deren Überkunft bis zum Beginne des Tagesverkehrs hinausgeschoben werden kann, der Verwaltung ermöglicht es eine umfangreichere Ausnutzung ihrer Betriebseinrichtungen während der Nachtstunden. Wenn sich trotzdem die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nicht schon früher zur Einführung des Brieftelegramms entschlossen hat, so wird der Grund darin zu suchen sein, daß die eingehende Prüfung aller Wirkungen der neuen Einrichtung noch Fragen offen ließ, an denen eine vorsichtige Wirtschaftspolitik nicht achtlos vorübergehen durfte; diese Fragen lagen auf finanziellem Gebiete. Einerseits mußten die Gebühren für das Brieftelegramm möglichst niedrig bemessen werden, anderseits galt es, den Nebenzweck der neuen Einrichtung, den Betrieb ertragfähiger zu machen, nicht aus dem Auge zu verlieren. Dieser Zweck ist jedoch nur erreichbar, wenn zur Bewältigung des Brieftelegrammverkehrs vorhandene Arbeitskräfte nutzbar gemacht werden können, wenn die neue Einrichtung nur da eingeführt wird, wo die für den Telegraphendienst ohnehin zur Verfügung zu haltenden Kräfte noch weitere Leistungen zu übernehmen vermögen, und wenn sich der Verkehrszuwachs in den Grenzen der vollen Leistungsfähigkeit dieser Kräfte hält. Die Beschränkung des Verkehrs auf gewisse Orte war daher durch die Verhältnisse geboten.

Die über die Benutzung des neuen Verkehrsmittels erlassenen Bestimmungen sind von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung im Amtsblatte des Reichs-Postamts Nr. 58 von 1911 veröffentlicht und auch von der Deutschen Verkehrs-Zeitung*) sowie der Tagespresse mitgeteilt worden, so daß von ihrer ausführlichen Wiedergabe an dieser Stelle abgesehen werden kann. Ihr wesentlicher Inhalt ist folgender.

*) Nr. 36 vom 8. September 1911.



Zum unmittelbaren Austausche von Brieftelegrammen sind nur gewisse Orte zugelassen. Die Auflieferung ist auf die Stunden von 7 Uhr abends bis 12 Uhr nachts beschränkt; sie kann bei sämtlichen für die Annahme von Telegrammen geöffneten Annahmestellen oder brieflich — auch von auswärts — erfolgen.

Die Brieftelegramme erhalten vor der Adresse den gebührenpflichtigen Vermerk »Bft« und müssen in offener Sprache abgefaßt sein. Die Anwendung einer vereinbarten abgekürzten Adresse sowie die Bezeichnung »postlagernd« sind statthaft; dagegen werden die Vermerke »dringend«, »Antwort bezahlt«, »Vergleichung«, »telegraphenlagernd«, »Empfangsanzeige«, »mehrere Adressen« und »einschreiben« nicht zugelassen. Ebensowenig ist am Bestimmungsorte die Eilbestellung statthaft. Soll das Telegramm von der letzten Telegraphenanstalt mit der Post weitergesandt werden, so ist diese Anstalt in der Adresse mitanzugeben.

Die Gebühr beträgt 1 Pf. für jedes Wort unter Abrundung nach oben auf eine durch 5 teilbare Summe, mindestens jedoch für jedes Brieftelegramm 50 Pf.

Von dem Zeitpunkte der Überweisung des Brieftelegramms durch die Bestimmungs-Telegraphenanstalt an die Postanstalt wird es als gewöhnlicher Brief angesehen und behandelt.

Die Bestimmungen haben vor allem im Auge, eine allgemeinere Benutzung der Neuerung zu ermöglichen, wenn auch die telegraphische Beförderung nach dem Vorangeschickten auf die Orte hat beschränkt werden müssen, wo voller Telegraphen-Nachtdienst abgehalten und von besonderen Telegraphenbeamten wahrgenommen wird.

Daß manche Orte hinsichtlich der Zulassung zum unmittelbaren Brieftelegrammverkehr günstiger gestellt sind als andere von ähnlicher Bedeutung, ist nicht zu vermeiden, weil sich die Nachtdienstverhältnisse eines Ortes nicht in allen Fällen nach seiner wirtschaftlichen Bedeutung bestimmen. Es ist aber dadurch ein Ausgleich geschaffen, daß außer der brieflichen Weitersendung von Brieftelegrammen noch, wie schon erwähnt, die briefliche Auflieferung gestattet worden ist. Hierdurch ist jedem Orte des Deutschen Reichs Gelegenheit geboten, sich des neuen Verkehrsmittels mit Nutzen zu bedienen, auch wenn er zum Brieftelegrammverkehr nicht unmittelbar zugelassen ist. Bei der Auflieferung ist nur nötig, das Brieftelegramm in einem frankierten, verschlossenen Briefe an ein benachbartes Amt mit Brieftelegrammverkehr so zeitig abzusenden, daß es bis 12 Uhr nachts da vorliegt, was bei den vorhandenen Postverbindungen wohl meist ohne wesentliche Zeitverluste zu ermöglichen sein wird. Für die briefliche Weitersendung nach dem Bestimmungsorte sorgt die letzte Telegraphenanstalt.

Die Usambara-Eisenbahn.*)

Vom Geheimen Rechnungsrat Tietze in Berlin.

Am 4. Oktober 1911 ist der vorläufige Betrieb der Neubaustrecke auf der Usambara-Eisenbahn bis zu ihrem einstweiligen Endpunkte Moschi bei Kilometer 352 ausgedehnt worden. Damit ist aus der bescheidenen Stichbahn Tanga-Mombo von nur 129 km Länge eine beachtenswerte Überlandbahn

*) Vgl. Archiv 1894, S. 740/1; 1896, S. 241/2; 1899, S. 408/9 und 1908, S. 428 ff.

des ostafrikanischen Schutzgebiets von nahezu dreifacher Ausdehnung geworden. Dieses für das Schutzgebiet wichtige Ereignis hat den Geheimen Oberbaurat F. Baltzer zu einem kurzen Rückblick auf die Entstehung und bisherige Entwicklung des Bahnunternehmens veranlaßt. Seinen im deutschen Kolonialblatte veröffentlichten Mitteilungen entnehmen wir folgendes.

Die Usambarabahn war die erste deutsche Kolonialbahn. Im Jahre 1891 als Privatunternehmen der Eisenbahn-Gesellschaft für Deutsch Ostafrika, einer Tochtergesellschaft der Deutsch Ostafrikanischen Gesellschaft, gegründet, war sie ursprünglich bestimmt, den Indischen Ozean mit dem Viktoriasee durch eine Bahn nach dem Speke-Golfe zu verbinden. Das Gesellschaftskapital für die Bahn von Tanga nach Korogwe (84 km) betrug indes nur 2 000 000 Mark. Im Juni 1893 wurde mit dem Bau in der Meterspurweite begonnen und am 1. April 1896 die Strecke Tanga–Muhesa (40 km) dem Betrieb übergeben.

Über der Gesellschaft waltete von Anfang an ein Unstern. Trotz der Gewährung von Vorschüssen durch die Muttergesellschaft reichten die Mittel zur Vollendung des Bahnbaues nicht hin. Die Regierung sprang zunächst mit monatlichen Beihilfen ein und mußte schließlich — im April 1899 — die ganze Bahn für 1300000 Mark übernehmen.*)

Der Gedanke einer Weiterführung der Bahn bis zum Viktoriasee trat nunmehr in den Hintergrund. Man vergab zunächst nur den Weiterbau bis Korogwe**) in verschiedenen Losen an einzelne Unternehmer und vollendete die Vorarbeiten für den Bau bis Mombo. Nach vielen Schwierigkeiten, und nachdem die Bauarbeiten längere Zeit gänzlich zum Stillstand gekommen waren, wurde der Bau von Korogwe bis Mombo schließlich von der Gesellschaft Lenz & Co. als Gesamtunternehmerin ausgeführt und im Februar 1905 vollendet. Am 19. Februar eröffnete Prinz Adalbert von Preußen feierlich die Bahn, die darauf in ganzer Ausdehnung von Tanga bis Mombo am 25. Februar 1905 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Also nahezu 12 Jahre Bauzeit für 129 km Bahn. Der erste koloniale Bahnbau hatte beträchtliches Lehrgeld gekostet. Der Betrieb der Bahn wurde vom 1. April 1905 ab an die Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin verpachtet. Der Verkehr entwickelte sich befriedigend und die Betriebsergebnisse besserten sich von Jahr zu Jahr. An Stelle der früheren Betriebszuschüsse ergab sich im Jahre 1906 ein Betriebsüberschuß von 34 000 Mark, im Jahre 1907 von 132 000 Mark. Man konnte daher mit der Pächterin einen neuen, für das Schutzgebiet wesentlich vorteilhafteren Pachtvertrag auf 12 Jahre abschließen, der am 1. April 1908 in Kraft trat und dem Schutzgebiet eine jährliche Mindestpacht von 152 000 Mark sichert. Überschüsse darüber hinaus fallen mit neun Zehnteln dem Schutzgebiet und mit einem Zehntel der Pächterin zu.

Diese günstigen Ergebnisse ermöglichten zunächst den Weiterbau der Bahn um 45 km von Mombo nach Buiko. Das Land zu beiden Seiten der Bahn war bald vollständig vergeben, zahlreiche Pflanzungsunternehmen waren teils ins Leben getreten, teils in Aussicht genommen. Die wirtschaftlichen

---

*) Laut Vertrag vom 7./10. April 1899 zwischen dem Reiche einerseits und der Eisenbahn-Gesellschaft für Deutsch Ostafrika (Usambara-Linie) und der Deutsch Ostafrikanischen Gesellschaft zu Berlin anderseits.

**) Am 15. März 1902 ist die Strecke bis Korogwe dem Betrieb übergeben worden.



Verhältnisse rechtfertigten daher die Verlängerung bis zum Panganifluß als einem einstweiligen Abschlusse für die Bahn. Die Mittel für diese Bauausführung, 3 850 000 Mark, nebst 325 000 Mark für die Vermehrung der Betriebsmittel wurden in der Bahnvorlage von 1908 angefordert und durch Reichsgesetz vom 18. Mai 1908 bewilligt. Mit der Bauausführung hatte die Firma Lenz & Co. bereits 1907 auf eigene Rechnung begonnen. Der Bau wurde 1909 vollendet und die Strecke Mombo Buiko am 27. Juli dem Verkehr übergeben. Die Verlängerung wurde in die bisherige Betriebsverpachtung einbezogen und die dem Schutzgebiete zufallende Mindestpacht vom 1. April 1910 an von 152 000 Mark auf 246 000 Mark erhöht.

Schon bei der Beratung im Reichstage 1908 war der Wunsch geäußert worden, die Bahn nach Moschi und Aruscha weiterzuführen, um die fruchtbaren Hochländer am Fuße des Kilimandscharo und des Meruberges zu erschließen. Um Unterlagen für die Besiedlungsfähigkeit der benachbarten Hochländer von Deutsch Ostafrika zu gewinnen und die klimatischen und wirtschaftlichen Bedingungen für die Ansiedlung des weißen Mannes zu erkunden, wurde im September 1908 eine Studienkommission unter Leitung des damaligen Unterstaatssekretärs v. Lindequist entsandt. Die Ergebnisse waren so günstig, daß man die Anforderung der Mittel für den Weiterbau der Bahn im Pare-Gebiete bis Moschi ins Auge fassen konnte. Die Mittel in Höhe von 12 250 000 Mark — rund 69 000 Mark für das Kilometer Bahn — einschließlich Bauzinsen nebst 1,5 Millionen Mark für den Ausbau des Hafens von Tanga, wurden durch Reichsgesetz vom 8. Februar 1910 bewilligt. Damit wurde die Usambarabahn nunmehr in ihrer Länge ungefähr verdoppelt. Der Endpunkt Moschi, Kilometer 352, wurde von der Gleisspitze am 26. September 1911 erreicht.

Die Linie verläuft im Gelände zwischen Pare - Gebirge und Panganifluß und wird, wie man hofft, reiche Entwicklungsmöglichkeiten für den Anbau von Kaffee, Sisal, Reis, Baumwolle, Kautschuk, Tabak, Gerberakazie, für Viehzucht, insbesondere für Pferde-, Wollschaf- und Straußenzucht und andere landwirtschaftliche Betriebe schaffen. Die Pächterin der Stammstrecke hat den Bau hergestellt und wird demnächst die Betriebsführung auf der ganzen Bahn Tanga Moschi gegen Zahlung von 760 000 Mark jährlicher Mindestpacht auf die ersten fünf Betriebsjahre — vom 1. April 1913 bis 1918 — übernehmen, so daß das Schutzgebiet auch im ungünstigsten Falle nur geringe Zuschüsse zur Verzinsung des Anleihekapitals zu leisten hat.

Beschreibung der Bahn.

Die Bahn beginnt im Hafen von Tanga und führt, von dem eisernen Pier aus, das Stadtgebiet in starker Steigung und scharfer Krümmung umfahrend, zum Bahnhofe Tanga, 20 m über dem Meere gelegen, wo die Werkstätten, ein Magazin und ein Lokomotivschuppen hergestellt worden sind. Von Tanga führt die Bahn in westlicher Richtung über die Stationen Steinbruch, Pongwe, Ngomeni, Muhesa, Tengeni, Bombuera, Kiuhui, Njussi und Korogwe nach dem Bahnhofe Mauri, vor dem sie eine nördliche Richtung einschlägt. In Ngomeni ist mit Rücksicht auf die schwierigen Geländeverhältnisse seinerzeit eine doppelte Spitzkehre angelegt worden. Ihre Bedienung stellt an die Sorgfalt und die Aufmerksamkeit der Stations- und Zugbediensteten große Anforderungen, damit Unfälle, besonders bei der Talfahrt, vermieden werden; mit ihrer Beseitigung durch gänzlichen Umbau

der Linie wird man daher in einigen Jahren rechnen und den dafür erforderlichen, nicht unbeträchtlichen Kostenaufwand in Kauf nehmen müssen. In der Station Tengeni, auf 185 m Meereshöhe, zweigt die Sigibahn ab, eine 23,7 km lange, in einer Spurweite von 75 cm hergestellte Nebenbahn. Sie führt in nördlicher Richtung in das Waldgebirge von Usambara und endet auf dem Bahnhofe Sigi in 438 m Meereshöhe. Diese kleinbahnartige Nebenbahn bezweckt die Ausbeutung der wertvollen Waldbestände des angrenzenden Usambara-Bezirkes und die Beförderung seiner Nutzhölzer zur Usambarabahn. Die Bahn ist seit Juli 1910 dem öffentlichen Verkehr freigegeben und wird mit Dampflokomotiven betrieben.

Kurz vor Korogwe nähert sich die Bahn dem von den Gletscherabflüssen des Kilimandscharo gespeisten Panganifluß, überschreitet ihn westlich von Korogwe auf einer eisernen Brücke von 40 m Weite und tritt hinter der Station Mauri mittels einer Brücke von gleicher Bauart wieder auf sein linkes Ufer. In Korogwe führt eine Bergstraße von der Station nach der in den Bergen gelegenen Heilanstalt Wugiri, die als klimatischer Kurort des Schutzgebiets bekannt und beliebt ist. Von Mauri folgt die Bahn der westlichen Abdachung der Berge von West Usambara und erreicht hinter der Station Makujuni den Bahnhof Mombo auf 423 m Meereshöhe. Von Mombo führt die 35 km lange Bergstraße zum Bezirksamte Wilhelmstal, weiter nach der Domäne Kwai und der Hochebene des Schummewaldes. In Mombo nimmt die Bahn ihren Fortgang wie bisher in nordwestlicher Richtung und gelangt über die Stationen Masinde, Mkumbara und Mkomasi zum Bahnhofe Buiko auf 533 m Meereshöhe. Die Station Mkumbara hat dadurch besondere Bedeutung, daß bei ihr die über 9 km lange Bleichertsche Drahtseilbahn der Firma Wilkins & Wiese abzweigt, die auf die Höhe von West Usambara nach dem Sägewerke von Neuhornow hinaufführt. Diese Bahn dient zur Ausbeutung der wertvollen Hölzer des Schummewaldes und bildet mit ihren bis zu 30 m hohen Turmbauten und bis zu 900 m weiten Seilstrecken eine technische Sehenswürdigkeit ersten Ranges im Schutzgebiete. Der gesamte zu überwindende Höhenunterschied von 1700 m wird in drei getrennten Seilstrecken erstiegen. Die Drahtseilbahn wird voraussichtlich der Usambarabahn künftig umfangreiche Holztransporte zuführen.

Von Buiko aus steigt die Linie, nachdem sie vom Panganiflusse, der hier dicht an die Bahn herantritt, wieder abgeschwenkt ist, in ziemlich gleichmäßiger steiler Steigung, am Westabhange des Pare-Gebirges entlang führend, über die Stationen Mabirioni, Tanda, Makanja nach Same und erreicht bei Kilometer 284 vor der Station Lembeni auf 1002,60 m Meereshöhe ihren höchsten Punkt. Der Abstand zwischen den benachbarten Stationen Same und Lembeni beträgt 38,3 km. Bei der Station Lembeni nähert sich die Bahn der englischen Grenze bis auf nur etwa 20 km. Von der erwähnten Wasserscheide senkt sich die Bahn im weiteren Verlaufe wieder und erreicht über Kissangiro kurz vor der Station Kahe ihren tiefsten Punkt auf 692 m Meereshöhe. Von Kahe aus steigt sie dann wieder und endigt bei Kilometer 352 im Bahnhofe Moschi auf 810 m Meereshöhe.

Die größten Steigungen der Bahn betragen bis zum Bahnhofe Mombo 1:40 = 25 v. T., die schärfsten Krümmungen haben im allgemeinen nicht weniger als 200 m Halbmesser, eine Krümmung von 150 m Halbmesser kommt nur ein einziges Mal vor. Jenseits Mombo konnte die Bahn unter wesentlich vorteilhafteren Bedingungen für eine wirtschaftliche Betriebsführung geplant und ausgeführt werden. Die größten Steigungen sind von da ab landwärts

(für die Einfuhr) auf 1:60 = 16²/₃ v. T., seewärts (für die Ausfuhr) auf 1:80 = 12,5 v. T., die schärfsten Krümmungen auf 300 m Halbmesser abgeflacht. Anderseits ist der Oberbau, gleichfalls von Mombo ab, um eine größere Leistungsfähigkeit der Bahn durch Vergrößerung der Zugeinheiten zu ermöglichen, von 70,3 auf 81,8 kg/m Gewicht verstärkt worden. Anstatt der 15,5 kg/m schweren Schienen, die auf der Anfangstrecke Tanga–Muhesa verwendet worden waren, sind von Mombo an, entsprechend einem größten zulässigen Raddrucke von 3,5 t, durchweg 20 kg/m schwere Schienen von 10 m Länge auf 12 eisernen Querschwellen von je 29,45 kg Gewicht und 2 m Schnittlänge verlegt. In Bahnkrümmungen, deren Halbmesser kleiner ist als 300 m, sind 13 statt 12 Querschwellen vorgeschrieben. Die Stationen sind mit Morseapparaten und Fernsprecher ausgerüstet. Die ganze Bahn ist zu diesem Zwecke mit einer Telegraphen- und einer Fernsprechleitung aus 3 mm starkem Bronzedrahte versehen, die an eisernen Stützen befestigt ist.*)

Betrieb.

Zwischen Tanga und Mombo verkehrt werktäglich ein Zugpaar, aber nur dreimal in der Woche wird die Zugverbindung nach und von Buiko durchgeführt. Zwischen Buiko und Moschi ist zunächst nur eine Zugverbindung wöchentlich zweimal in jeder Richtung vorgesehen, da der Verkehr sich da erst entwickeln muß. Die durchgehende Reiseverbindung schließt für beide Richtungen mit Übernachtung in Buiko am folgenden Tage an. Die Strecke Tanga–Buiko, 175 km, wird zur Zeit in 9 Stunden 20 Minuten zurückgelegt, die entsprechende Talfahrt in 8¹/₂ Stunden, also eine Reisegeschwindigkeit

*) Inzwischen ist der Reichskanzler durch Gesetz vom 12. Dezember 1911 (R.G.Bl. 1911, S. 973) ermächtigt worden,

> die durch den Etat für das ostafrikanische Schutzgebiet zur Fortführung der Usambarabahn (und zum Ausbau des Hafens von Tanga) bereitgestellten Mittel auch zu Ergänzungs- und Neubauten auf der Stammstrecke Tanga–Mombo zu verwenden.

Dem Reichstage war der Gesetzentwurf mit nachstehender Begründung zugegangen.

> Infolge der Fortführung der Usambarabahn bis Moschi hat der Verkehr auf der Stammstrecke Tanga–Mombo so zugenommen, daß diese seinerzeit nur als kurze Stichbahn erbaute und zum Teil mit schwachem Oberbau ausgestattete Bahn den Verkehr nicht mehr ordnungsmäßig zu bewältigen vermag. Unterbau und Gleisanlagen sind infolge teils regelmäßiger Abnutzung, teils der besonders gesteigerten Inanspruchnahme durch die Bautransporte, in einen Zustand gelangt, der den Anforderungen des vermehrten Verkehrs und der Betriebsicherheit nicht mehr genügt und dringend gewisse Um- und Ergänzungsbauten erfordert. Insbesondere ist der noch vorhandene schwache Oberbau der Anfangstrecke auszuwechseln, die Schotterbettung zu erneuern und zu verstärken, einige zu enge eiserne Überbauten von Brücken sind durch entsprechend verbreiterte zu ersetzen, einige Strecken mit besonders ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen und solche mit schlechtem Unterbau in schwarzem, tonigem Boden bei sumpfigem Untergrunde sind zu verbessern, der Bahnhof und die Werkstätte in Tanga sind zu erweitern, einige Wasserstationen sind zu ergänzen und die Betriebsmittel zu vermehren. Die Kosten dieser Ergänzungen und Verbesserungen sind auf 1,8 Millionen Mark veranschlagt und sollen aus den Ersparnissen des Bahnbaues Buiko-Moschi bestritten werden.



von 19,6 bis 20,5 km/Std. erreicht, bei einer größten Fahrtgeschwindigkeit von etwa 30 km/Std. Für den Dauerbetrieb ist eine Fahrtgeschwindigkeit von 40 km/Std. vorgeschen.

Tarif.

Der jetzige Personentarif enthält die Sätze von 6, 4 und $1^1/_2$ Heller (1 Heller = $1^1/_3$ Pf.) für das Kilometer in der I., nur für die Weißen bestimmten, der II. und der III., nur für die Farbigen bestimmten Klasse.

Im Stückgutverkehr bestehen neben der allgemeinen Stückgutklasse von 3 Heller für 100 kg und das Kilometer zwei Sondertarife von 1,5 und 0,75 Heller, ebenso für Wagenladungen eine allgemeine Klasse (2,5 Heller) und zwei Sonderklassen mit den Sätzen von 1,25 und 0,60 Heller für 100 kg und das Kilometer.

Die Einführung eines neuen Gütertarifs, der den größeren Entfernungen durch Staffelung der Einheitsätze Rechnung trägt, ist in Aussicht genommen.

Betriebsergebnisse.

Der Personen- und Güterverkehr der Bahn hat sich in den letzten sechs Betriebsjahren von 1905 bis 1910 befriedigend entwickelt. Das nachstehende Bild der Verkehrszunahme ist sehr erfreulich, wenn man dabei auch nicht übersehen darf, daß die starke Steigerung des Jahres 1910 wesentlich auf die durch den Weiterbau der Bahn veranlaßten Baufrachten zurückzuführen ist.

Es betrugen die beförderten	1905	1910	
Personen	112 547	257 700	d. i. das 2,3-fache von 1905,
Personenkilometer	4 479 000	10 768 500	d. i. das 2,4-fache von 1905,
Tonnen insgesamt	6 122	36 233	—
- ohne Baugut	—	22 164	d. i. das 3,6-fache von 1905,
Tonnenkilometer insgesamt .	351 000	4 174 300	—
- ohne Baugut	—	1 712 269	d. i. das 4,9-fache von 1905.

Es betrugen in Rupien (= $1^1/_3$ Mark)	1905	1910	
die Betriebseinnahmen	139 367	892 311	d. i. das 6,4-fache von 1905,
ohne Baufrachten	—	560 000	d. i. das 4-fache von 1905,
die Betriebsausgaben	99 330	462 703	d. i. das 4,65-fache von 1905,
der Betriebsüberschuß	40 037	429 608	d. i. das 10,7-fache von 1905.

Erwähnt sei noch eine Besonderheit, die die Bahn allen Sport- und Jagdfreunden, Bergsteigern und Freunden der Hochalpen wertvoll machen dürfte. Die Usambarabahn hat in Afrika schwerlich ihresgleichen, insofern sie in die unmittelbare Nachbarschaft der erhabenen Hochalpenwelt des Kilimandscharogebirges hineinführt. Die nahezu 6000 m hohen, mit ewigem Schnee bedeckten Berggipfel des Kibo und Mawensi sind vom Endbahnhofe Moschi, in der Luftlinie gemessen, nur etwa 35 bis 40 km entfernt. In einer einzigen Tagereise kann man von Moschi an den Fuß der gewaltigen Bergriesen gelangen. Die Bahn erleichtert also den Besuch unserer deutsch-ostafrikanischen Alpen in außerordentlicher Weise. Voraussichtlich wird dieser Umstand der Bahn bald einen nicht unbeträchtlichen Reiseverkehr zuführen.

Unseren Lesern dürfte es willkommen sein, wenn wir das Verhältnis der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zur Usambarabahn und den Postbetrieb auf dieser Bahn schildern und zum Schlusse über die Post- und Telegraphenanstalten im Bereiche der Bahn einige Mitteilungen von allgemeinem Interesse bringen.

Der Usambarabahn sind zur Sicherung des Post- und Telegraphenbetriebs vertragsmäßig die nachstehenden Verpflichtungen gegenüber der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung auferlegt worden.

I. Die Bahnverwaltung hat die Briefpost mit allen fahrplanmäßigen Zügen kostenfrei zu befördern, und zwar — nach Wahl der Postverwaltung — entweder durch Vermittlung des Zugpersonals oder in einem besonderen, für Postzwecke eingerichteten Wagenabteil unter Begleitung durch das erforderliche Postpersonal. Dieses sowie die Gerätschaften, deren die Postbeamten unterwegs bedürfen, sind gleichfalls kostenfrei zu befördern. Für die postmäßige Einrichtung des Wagenabteils werden der Bahnverwaltung die Selbstkosten von der Postverwaltung vergütet.

II. Die Bahnverwaltung hat die Postpäckereien in der gleichen Weise wie die Briefpost zu befördern. Für die Paketbeförderung wird, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob der Beförderungsdienst durch das Eisenbahnpersonal oder durch das Postpersonal besorgt wird, der Bahnverwaltung eine Vergütung von 50 v. H. des allgemeinen Stückguttarifs gewährt.

III. Reichen die unter I bezeichneten Wagenabteile zur Brief- und Päckereibeförderung nicht aus, so ist die Bahnverwaltung verpflichtet, auf Verlangen der Postverwaltung besondere Bahnpostwagen in die fahrplanmäßigen Züge einzustellen und kostenfrei zu befördern. Die Beschaffung dieser Bahnpostwagen ist von der Bahnverwaltung nach den Angaben und auf Kosten der Postverwaltung zu bewirken.

Die Vergütung für die Päckereien erfolgt nach den Bestimmungen unter II.

IV. Die innere und äußere Unterhaltung der Post-Wagenabteile (I) und der Bahnpostwagen (III) erfolgt durch die Bahnverwaltung; die Selbstkosten werden von der Postverwaltung erstattet. Für die Erleuchtung sowie für die Reinigung im Inneren sorgt die Postverwaltung auf eigene Rechnung; doch kann sie von der Bahnverwaltung die Ausführung dieser Leistungen gegen Erstattung der Selbstkosten in Anspruch nehmen.

V. Die Postverwaltung behält sich vor, im Falle der Inanspruchnahme des Zugpersonals für die Beförderung der Briefpost und der Postpäckereien eine von ihr nach Maßgabe der Mühewaltung zu bestimmende Vergütung zu gewähren.

Für den Postdienst des Zugpersonals (I und II) übernimmt die Bahnverwaltung keine Verantwortlichkeit.

VI. Die Bahnverwaltung ist verpflichtet, bei dem Bau von Stationsgebäuden auf das Bedürfnis der Postverwaltung an Räumen für Post- und Telegraphenstationen Rücksicht zu nehmen; für die Räume ist von der Postverwaltung eine jährliche Vergütung nach besonderer Vereinbarung zu zahlen.

VII. Die Bahnverwaltung hat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung unentgeltlich das Recht zuzugestehen, am Telegraphengestänge der Eisenbahn, soweit dieses Raum bietet, ihre Telegraphen- und Fernsprechdrähte anzubringen, sowie das Recht, erforderlichenfalls eigene Gestänge für Telegraphen- und Fernsprechleitungen auf dem Grund und Boden der Bahnverwaltung längs der Eisenbahnlinie aufzustellen.

Die Bahnverwaltung wird diese Linien unentgeltlich wie ihre eigenen bewachen.

VIII. Zwischen Orten, die durch Telegraphen- oder Fernsprechanlagen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung verbunden sind, darf der Bahntelegraph zur Übermittlung von Nachrichten, die sich nicht auf den Dienst der Eisenbahn beziehen, nur mit Genehmigung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung benutzt werden. Im übrigen gelten für die Beförderung von Privattelegrammen durch den Bahntelegraphen die von der Reichsverwaltung für ihre Linien in Deutsch Ostafrika festgesetzten Tarife und sonstigen Bestimmungen. Eine Verpflichtung zur Beförderung von Privattelegrammen entsteht für die Bahnverwaltung dadurch nicht.

Zur Vermeidung der umständlichen monatlichen Einzelberechnung der nach Punkt II postseitig für die Paketbeförderung zu zahlenden Vergütung von 50 v. H. des allgemeinen Stückguttarifs wurde mit der Bahnverwaltung die Zahlung einer von Zeit zu Zeit nach Maßgabe des Umfanges des Päckerei-

verkehrs neu festzusetzenden jährlichen Pauschvergütung vom 1. April 1907 ab vereinbart. Die Erhöhung der anfänglich nur 100 Rupien betragenden Vergütung auf 360 Rupien für 1911 zeigt deutlich die erfreuliche Zunahme des Postpäckereiverkehrs auf der Usambarabahn.

Die Postbeförderung auf der Bahn wurde zuerst durch das Zugpersonal vermittelt. Mit dem Weiterbau der Bahn über Mombo hinaus und mit der fortschreitenden Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Usambara genügte diese Beförderungsweise nicht mehr dem Bedürfnisse. Zudem bestanden Ende 1907 von den an der Strecke Tanga–Mombo gelegenen 13 Stationsorten außer in Tanga nur in Muhesa, Korogwe und Mombo Postanstalten, so daß die in der Nähe der übrigen Bahnstationen in großer Anzahl wohnenden Ansiedler usw. ihre Post dort nicht unmittelbar aufliefern und in Empfang nehmen konnten. Zur Beseitigung dieses Mißstandes und mit Rücksicht auf den gesteigerten Verkehr wurde am 4. Januar 1909 eine Schaffnerbahnpost eingerichtet und der Aufsicht des Postamts in Tanga unterstellt. Sie verkehrt jetzt auf der Strecke Tanga–Mombo und zurück werktäglich einmal, auf der Strecke Mombo–Buiko und zurück wöchentlich dreimal, und auf der Strecke Buiko–Moschi und zurück wöchentlich zweimal. Von den 12 Orten der Strecke Mombo–Moschi bestehen Postanstalten in Mkumbara, Buiko und Moschi.

Der Schwerpunkt der Tätigkeit der Schaffnerbahnpost liegt, neben der Übernahme, Beförderung und Abgabe der Postbeutel usw., im Verkaufe von Postwertzeichen sowie in der Annahme von Postsendungen vom Publikum, und zwar von

1. gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen,
2. gewöhnlichen Postpaketen des inneren Schutzgebietsverkehrs bis zu 5 kg,
3. von Telegrammen.

Die Einrichtung hat sich bewährt; es ist dadurch eine durchgreifende Besserung in den Postverhältnissen des Usambara-Gebiets, besonders hinsichts des Postaustausches auf den kleinen Stationen ohne Postanstalt, erreicht worden. In den ersten 5 Monaten wurden bei der Bahnpost 440 Einschreibbriefe, 75 Pakete und 15 Telegramme aufgeliefert. Für verkaufte Postwertzeichen wurden 355 Rupien erlöst. Die Zahl der durch den Briefkasten der Bahnpost täglich aufgelieferten gewöhnlichen Briefsendungen betrug 100 bis 150, an den Tagen vor Abgang einer Europapost 300 bis 350.

Der Dienst in der Schaffnerbahnpost wird von befähigten Farbigen versehen, die die Regierungschule in Tanga besucht haben und für den Postdienst gründlich ausgebildet sind. Sie erhalten neben ihrer fortlaufenden Vergütung (durchschnittlich 16 Rupien monatlich) vorläufig ein Zehr- und Übernachtungsgeld von $^1/_4$ Rupie = 25 Heller für jede einfache Fahrt. Ihre Dienstobliegenheiten regelt eine besondere Dienstanweisung, die das Postamt in Daressalam in Deutsch und Kisuaheli ausgearbeitet hat, und die auch von den zur Verwendung in Deutsch Ostafrika bestimmten Postbeamten, die zur Erlernung des Kisuaheli das Orientalische Seminar in Berlin besuchen, zu Übungszwecken benutzt wird. Zur Beaufsichtigung des Dienstbetriebs begleitet der Vorsteher des Postamts in Tanga die Schaffnerbahnpost in der Regel monatlich einmal hin und zurück und verbindet damit die Revision der Postanstalten an der Bahnstrecke.

Die Postanstalten in Amani, Wilhelmstal, Aruscha und Leganga liegen zwar nicht unmittelbar an der Bahn, aber doch in deren Wirkungsbereiche. Ihre Verbindung mit der Bahn wird vermittelt durch die Botenposten:

Amani-Tengeni und zurück — wöchentlich dreimal, Beförderungsdauer je 5 bis 6 Std.

und Amani-Sigi und zurück — wöchentlich dreimal, Beförderungsdauer je 1 Std.,

Wilhelmstal-Mombo und zurück — werktäglich einmal, Beförderungsdauer 3 Std.,

Aruscha-Moschi und zurück — wöchentlich zweimal, Beförderungsdauer je 3 bis 4 Tage,

Leganga-Moschi und zurück — wöchentlich ein- bis zweimal, Beförderungsdauer $1^1/_2$ Tage.

Die Boten werden von der Landesverwaltung unentgeltlich gestellt. Sie bezieht aber für die Paketbeförderung die besondere Trägergebühr, die in Amani, Wilhelmstal und Aruscha von den Absendern oder den Empfängern von Postpaketen erhoben wird. Die Botenpost Amani-Sigi ist eingerichtet zum Anschluß an die seit dem 3. Juli 1910 regelmäßig wöchentlich dreimal — Dienstag, Donnerstag und Sonnabend — in jeder Richtung verkehrenden und von diesem Zeitpunkt ab zu Postbeförderungszwecken benutzten Züge der Kleinbahn von Tengeni nach Sigi. Mit der deutschen Holzgesellschaft für Ostafrika, der Eigentümerin der Sigibahn, ist die unentgeltliche Beförderung der Briefpost mit allen fahrplanmäßigen Zügen durch das Zugpersonal und die Zahlung einer Pauschvergütung von 35 Rupien 22 Heller jährlich für die Beförderung der Postpäckereien vereinbart worden. Seit dem 1. Juli 1911 hat die Betriebsleitung der Usambarabahn den Betrieb der Sigibahn für Rechnung der genannten Gesellschaft vorläufig übernommen.

Sämtliche genannten Postanstalten mit Ausnahme von Leganga haben Telegraphen- und Fernsprechbetrieb. Außerdem besteht im Höhenluftkurorte Wugiri mit einem dem Gouvernement gehörenden Sanatorium eine von der Pächterin der Anstalt verwaltete Telegraphenhilfstelle. Mit Fachbeamten besetzt sind zur Zeit das Postamt in Tanga (1 Ober-Postpraktikant als Vorsteher, 4 Assistenten und 1 Unterbeamter) sowie die Postagenturen in Amani (1 Unterbeamter), Moschi (1 Assistent und 1 Unterbeamter) und Wilhelmstal (1 Assistent). Die anderen Agenturen werden von Nicht-Fachbeamten verwaltet, und zwar in Buiko, Mkumbara, Korogwe, Mombo und Muhesa von Angestellten der Usambarabahn gegen an die Betriebsleitung der Bahn zu zahlende Jahresvergütungen, in Aruscha und Leganga von Beamten der Landesverwaltung unentgeltlich. Das übrige Postpersonal besteht bis auf einen weißen Hilfsbeamten in Tanga durchweg aus Farbigen, nämlich:

in Tanga aus 1 Hilfsbeamten, 14 Postboten, 1 Hilfsleitungsaufseher und 3 Ruderern,

in Aruscha, Korogwe, Mombo, Muhesa und Wugiri aus je 1 Postboten,

in Amani und Wilhelmstal aus je 1 Hilfsleitungsaufseher sowie

in Buiko und Moschi aus je 1 Postboten und je 1 Hilfsleitungsaufseher.

Tanga wird von 354 Weißen und 40 000 Farbigen bewohnt. Die eingeborene Bevölkerung steht größtenteils in Diensten der Europäer, der übrige Teil lebt von Ackerbau, Viehzucht und Fischerei. Der Verkauf von Lebensbedürfnissen der Eingeborenen und der Zwischenhandel zwischen Europäern



und Negern liegt in den Händen der Inder. Die europäischen Handelsgesellschaften und Warenhäuser versorgen die Stadt und das weite Landgebiet bis zum Kilimandscharo und Meru mit Lebensmitteln, landwirtschaftlichen Gerätschaften usw. und vermitteln den Verkauf und die Ausfuhr der Landeserzeugnisse (Baumwolle, Kautschuk, Kopra, Sisal, Mangrovenrinde, Edelhölzer usw.). Außer dem Postamte*) befinden sich am Orte das Bezirksamt, das Bezirksgericht, das Hauptzollamt, die Betriebsleitung der Usambarabahn, eine Regierungschule, eine Handwerkerschule mit eigener Druckerei, ein Krankenhaus, die Bauleitung für die Hafenerweiterung, eine Apotheke, Redaktion und Verlag einer Zeitung und drei Niederlassungen von Missionsgesellschaften.

Muhesa, nach Tanga die erste Station der Usambarabahn mit Postagentur, hat 43 weiße und 17000 farbige Einwohner und ist Sitz eines Distriktskommissars. Die Eingeborenen pflanzen Mais, Zuckerrohr, Bataten und Chillis (kleiner roter Pfeffer). Sie versorgen mit ihren Erzeugnissen fast den ganzen Bezirk Tanga. Auf den von Europäern geleiteten Pflanzungen in der Umgegend von Muhesa wird hauptsächlich Kautschuk, Sisal und Mais angebaut.

Amani, 917 m hoch im Ost-Usambaragebirge gelegen, mit 60 weißen und 4000 farbigen Einwohnern, ist Sitz des Biologisch-Landwirtschaftlichen Instituts, das sich mit der Untersuchung und Verwertung nutzbringender Kultur- und Pflanzungsverfahren beschäftigt, und hat eine Eingeborenenschule, die von einem farbigen Lehrer geleitet wird. In der Umgegend befinden sich große Kaffee- und Kautschukpflanzungen sowie ein Sägewerk (am Endpunkte der bei Tengeni von der Usambarabahn abzweigenden Sigibahn). Auf den Versuchsfeldern des Instituts und auf den Pflanzungen arbeiten viele Wanjamwesi aus dem Bezirke Tabora, die sich durch Körperkraft und Arbeitslust auszeichnen. Seit Menschengedenken stellen die unter dem Sammelnamen Wanjamwesi bekannten Stämme dieses Bezirkes die Träger für die großen Handelskarawanen aus dem Inneren und jetzt auch die besten Arbeiter für die großen Pflanzungen an der Küste. Von den Eingeborenen — Washambaas — werden vornehmlich Mais, Hirse, Bananen und Reis angebaut. Amani wird wegen seines landschaftlichen Reizes und zu wissenschaftlichen Zwecken von Fremden stark besucht. Sie finden in einem geräumigen, massiven Gebäude gute Unterkunft und Verpflegung gegen mäßiges Entgelt.

Korogwe — 40 Weiße und 5000 Farbige — gehört politisch zum Bezirke Wilhelmstal. Im Orte befindet sich eine Niederlassung der englischen Mission. Auf den umliegenden Pflanzungen wird Baumwolle, Kautschuk und Sisal angebaut. Ein Sägewerk der Firma Wilkins & Wiese in Ambangulu verarbeitet große Mengen Holz, das nach Deutschland und dem Auslande verschifft wird.

Mombo mit 25 weißen und 5000 farbigen Einwohnern ist Sitz eines Distriktskommissars und einer großen englischen Pflanzungsgesellschaft, die den Anbau von Kautschuk, Sisal und Baumwolle betreibt. In der Nähe liegen einige Stationen der evangelischen Missionsgesellschaft für Deutsch

---

*) Die frühere Postagentur in Tanga ist, ihrer Bedeutung und ihrem Geschäftsumfange gemäß, vom 1. April 1909 ab in ein Postamt II. Klasse mit einem Ober-Postpraktikanten als Vorsteher umgewandelt worden.



Ostafrika Bethel b. Bielefeld und ein Glimmer-Bergwerk. Von Mombo führt die 35 km lange neuzeitliche Kunststraße hinauf nach

Wilhelmstal, einem an 1500 m hoch im Usambaragebirge gelegenen Orte mit 150 weißen und etwa 30 000 farbigen Einwohnern. Ein Privat-Kraftwagen (Last- und Personenwagen vereinigt) stellt eine tägliche Verbindung zwischen Mombo und Wilhelmstal her. In Wilhelmstal befinden sich außer der von einem Fachbeamten verwalteten Postagentur das Bezirksamt, die Oberförsterei, ein Vermessungsbureau, zwei Gasthöfe, eine Fleischerei, eine Tischlerei, ein Baugeschäft. Eine Konservenfabrik und Wurstmacherei in Kwai betreibt einen regen Handel nach außerhalb. Im Postbezirke liegen evangelische und katholische Missionen. Die evangelische Missionsanstalt Mlalo unterhält eine Schule, eine Tischlerei, eine Stellmacherwerkstatt, eine Schmiede und Schlosserei sowie eine Schusterei. Die Ansiedler betreiben den Anbau von Kaffee, Kautschukbäumen, Gerberakazien, Kartoffeln, Gemüse, Mais, Korn u. dgl. Im Norden des Bezirkes blüht die Viehzucht. Die Eingeborenen verrichten Arbeiter- und Trägerdienste, verkaufen selbstgezogene Kartoffeln, Bananen und Früchte aller Art und handeln mit Hühnern, Eiern und Milch. Der freundliche Ort und seine weitere Umgebung werden des gesunden, fast europäischen Klimas halber ärztlich als Kuraufenthalt empfohlen und neuerdings mehr und mehr von Erholungsbedürftigen des Schutzgebiets aufgesucht.

Mkumbara hat 28 weiße und 9000 farbige Einwohner. Auf die Bedeutung des Ortes für die weitere Entwicklung des Verkehrs auf der Usambarabahn wegen der von da aus auf die Höhe von West Usambara abzweigenden Drahtseilbahn zur Ausbeutung der wertvollen Hölzer des Schumme-Waldes ist bereits in der vorstehenden Bahnbeschreibung hingewiesen worden.

Buiko mit 150 Weißen und 11 200 Farbigen ist Sitz eines Polizeipostens. Im Postbezirke liegen vier Pflanzungen zur Gewinnung von Kautschuk und Baumwolle.

Moschi, Hauptort des Bezirkes gleichen Namens und vorläufiger Endpunkt der Usambarabahn, besitzt die stattliche Einwohnerzahl von 230 Weißen und 98 000 Farbigen. Der Ort liegt 1100 m hoch am Fuße des Kilimandscharo, noch 290 m höher als der Bahnhof und 8 km von ihm entfernt. Außer der von einem Fachbeamten verwalteten Postagentur befindet sich in Moschi das Bezirksamt, eine Polizeistation und eine Sanitätsdienststelle. Der Bezirk ist mit einer Reihe evangelischer und katholischer Missionen besetzt und von Deutschen, Deutschrussen, Palästina-Deutschen, Griechen, Buren und Indern gut besiedelt. Die Erwerbszweige sind Pflanzungbetrieb, Ackerbau und Viehzucht. Die Eingeborenen (Wadschaggas) arbeiten, soweit sie nicht selbst die Landwirtschaft betreiben, auf Pflanzungen oder verdingen sich als Träger.

Aruscha, 85 km in südwestlicher Richtung von Moschi entfernt, liegt am Fuße des Meruberges, zählt etwa 11 350 Einwohner, darunter 350 Weiße, und ist Sitz einer Bezirksnebenstelle, einer Sanitätsdienststelle und einer von einem europäischen Lehrer geleiteten Regierungschule sowie Standort der 1. Kompagnie der Schutztruppe. Wegen des gesunden Klimas, des Wildreichtums und der Fruchtbarkeit des Landes siedeln sich immer mehr Deutsche im Merubezirk an. Pflanzungbetrieb, Ackerbau und Viehzucht stehen in Blüte. Die Eingeborenen leben von der Viehhaltung und dem Anbau von Mais, Bohnen, Kartoffeln u. dgl.; sie arbeiten auch auf den Pflanzungen, treiben Kleinhandel und verrichten Trägerdienste.



Leganga, ebenfalls am Fuße des Meru gelegen, 20 km nordöstlich von Aruscha und etwa 60 km westlich von der Station Moschi, hat nur 2150 Einwohner, darunter aber 150 Weiße. Die vom Besiedelungskomitee der Deutschen Kolonialgesellschaft in und um Leganga angesiedelten Deutschrussen, Schwaben und Buren beschäftigen sich mit Getreidebau und Viehzucht. Die Buren sind außerdem als Frachtfahrer tätig. In Leudorf (Leganga) befindet sich eine von einem europäischen Lehrer geleitete Schule für Europäerkinder und am Usafluß, an der Straße Moschi-Aruscha, eine Ansiedlung von Palästina-Deutschen, zur Zeit 13 Männer mit ihren Familien. Gewöhnliche Briefsendungen von und nach der Ansiedlung werden durch einen Vertrauensmann in Bunden oder Beuteln mit den Postanstalten in Aruscha, Moschi oder Tanga ausgetauscht. Die Eingeborenen treiben Ackerbau oder sind als Arbeiter in den Pflanzungen der Europäer beschäftigt.

Wir sehen daraus, wie groß die Entwicklungsmöglichkeiten sind, die schon jetzt die Usambarabahn nicht nur für sich, sondern im ganz hervorragenden Maße für die von ihr berührten und in ihrem Wirkungskreise liegenden weiten Gebiete geschaffen hat. Die volle Bedeutung der Bahn für den volkreichen Norden des Schutzgebiets mit seinen günstigen Vorbedingungen für die Ansiedlung von Europäern und für den Betrieb der Viehzucht und des Pflanzungbaues wird aber erst in die Erscheinung treten mit der Verwirklichung des ursprünglichen Gedankens ihrer Weiterführung über Aruscha bis zum Viktoriasee. Der erste Schritt auf dem Wege dazu kann bereits in der von der Reichsregierung beantragten und vom Reichstage genehmigten Ausführung von Ergänzungs- und Neubauten auf der Stammstrecke Tanga-Mombo erblickt werden. Denn mit diesen Bauten wird vornehmlich bezweckt, die Stammstrecke so umzugestalten, daß sie in ihrer Leistungsfähigkeit den übrigen bereits bestehenden Strecken (Mombo–Buiko und Buiko–Moschi) und den etwa noch hinzutretenden Strecken wenigstens annähernd gleichkommt. Nachdem nunmehr die Fortführung der deutsch-ostafrikanischen Mittellandbahn von Daressalam nach Tabora bis zum Tanganjikasee sichergestellt ist, erscheint die Hoffnung berechtigt, daß in nicht allzu ferner Zeit auch die deutsch-ostafrikanische Nordbahn von Tanga nach Moschi bis zum Viktoriasee weitergeführt werden wird.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Über die Zunahme des Postdurchgangsverkehrs auf den Eisenbahnlinien in den schweizerischen Alpen entnehmen wir dem »Bund« die nachstehenden Mitteilungen. Mit den Postverwaltungen von Frankreich und England sind Unterhandlungen gepflogen worden wegen des Austausches von Postpaketsendungen auf dem Simplonwege, die bisher ausschließlich über die Montcenislinie gingen. Auf der Gotthardlinie sind vom 1. Mai 1911 an die Postverbindungen bedeutend verbessert worden durch die Einführung eines neuen Nachtschnellzugpaars mit guten Anschlüssen nach Süden und Norden. Beide Züge führen Bahnposten mit großem Paket- und Briefverkehr. Überdies verkehren ebenfalls auf der Gotthardlinie neue Eilgüterzüge, die die umfangreiche Paketpost in beiden Richtungen über

Nacht durch den Gotthard befördern. Die schweizerische Ober-Postdirektion hat gemeinsam mit der Generaldirektion der Bundesbahnen im Jahre 1911 wiederum Anstrengungen gemacht, um den Verkehr frisch abgeschnittener Blumen aus Italien nach Deutschland und weiterhin, der in den Wintermonaten einen sehr bedeutenden Umfang anzunehmen pflegt, der Gotthardlinie zuzuwenden. Bisher haben diese Blumensendungen meistens den Weg über den Brenner oder über Ventimiglia–Marseille genommen, zum Nachteile der kürzeren Strecke über die Schweiz. Es wäre nicht unwahrscheinlich, daß die bei den deutschen und italienischen Bahnverwaltungen unternommenen Schritte dazu führen, die seit langer Zeit angestrebte Verbindung herzustellen.

Zentralbahn in Deutsch Ostafrika. Am 25. Februar 1912 ist, wie wir der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen entnehmen, die erste Lokomotive in Tabora, dem Hauptplatz im Inneren Deutsch Ostafrikas, eingefahren. Damit ist ein wichtiger Abschnitt im ostafrikanischen Bahnbau erreicht. Dank der Tatkraft und Umsicht der ausführenden Baugesellschaft und dank der günstigen Arbeiterverhältnisse ist das Ziel bedeutend früher erreicht worden, als man zu erwarten berechtigt war. Durch Reichsgesetz vom 18. Mai 1908 wurden die Mittel für den Bahnbau Morogoro–Tabora bewilligt; nach dem Bauvertrage sollte die Bahn am 1. Juli 1914 betriebsfähig vollendet sein. Die Bauunternehmung hat also die sechsjährige Bauzeit um volle zwei Jahre abzukürzen vermocht. Die Bahn Daressalam–Tabora ist mit 847 km Länge die größte Überlandbahn in den deutschen Schutzgebieten; ihre Länge entspricht etwa der Entfernung Berlin–Paris in der Luftlinie gemessen. Möge die Lokomotive nunmehr ebenso glücklich und schnell ihr neues Ziel Kigoma am Tanganjikasee erreichen!

LITERATUR.

Lehrbuch der englischen Sprache für die deutschen Post- und Telegraphenbeamten von O. Sieblist, Kaiserlichem Ober-Postrat. Zum Selbstunterricht in der englischen Umgangs-, Schrift- und Amtsprache sowie namentlich zur Vorbereitung auf die Assistenten- und Sekretärprüfungen bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. Mit Wörterbuch, Anleitung zum Studium im Selbstunterricht und Schlüssel. Leipzig und Berlin. Druck und Verlag von B. G. Teubner, 1911. Preis 4 ℳ 80 Pf.

Abweichend von dem französischen Lehrbuche des Verfassers, das in zwei Teilen erschienen ist, umfaßt das englische den gesamten Sprachschatz in einem Bande. Das 412 Seiten starke Buch teilt den Lernstoff der englischen Sprache in 26 Lektionen. Zwölf zusammenhängende Übungen zum Übersetzen aus dem Deutschen in das Englische und ebenso viel englische Lesestücke, diese unter Beifügung eines Übersetzungschlüssels, vervollständigen den grammatischen Teil des Lehrbuchs. Zwei Anhänge enthalten eine »Anleitung zum Studium der englischen Sprache im Selbstunterrichte nebst Arbeitsplan für 150 Wochen und Wiederholungsfragen« sowie ein Wörter-

buch in zwei Teilen (englisch-deutsch und deutsch-englisch), bei dessen Zusammenstellung auf die Wahl von Bezeichnungen aus der post- und telegraphentechnischen Ausdrucksweise besonders Rücksicht genommen ist. Die Ausspracheregeln sind ausführlich bearbeitet. Mit Aussprachezeichen sind die Vokabeln im grammatischen Teile, in den Übungstücken und im englisch-deutschen Teile des Wörterbuchs durchgehends versehen.

Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts. (Dezember 1911 bis Februar 1912.)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1912, S. 81 ff.

Nachtrag:

17a. Deutsche Beamten-Rundschau. Frankfurt (Oder).

B. Literaturnachweis.*)

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Die Ausübung des Beuterechts im Seekriege, von Völker, Postinspektor **23.** 36.

— Der Baustil der Zukunft, von Feuth, Baumeister **31.** Bd. LXXX 831.

— Beleuchtungswesen. Die Bedeutung des Kunstseideglühkörpers und seine Fabrikation, von Dr. Böhm **56.** Jahrg. XXIII 257. 295, **76.** 4. 16. 31.

— Einfluß der Erfindungen auf die Rechtsentwicklung, von Prof. Dr. Kohler, Geh. Rat (Rechtsverhältnisse beim Anschluß an eine Fernsprecheinrichtung, Funkentelegraphie, Recht auf Telegramme, Luftrecht usw.) **18.** 25.

— Eingeborenenrecht in den deutschen Kolonien, von Dr. Perels, Professor **32.** I. Vierteljahr 5.

— Flugwesen, über die Aussichten des ... in den deutschen Kolonien **23.** 545.

— Haager Friedenskonferenz, Vorschriften, die auf der Haager Friedenskonferenz hinsichtlich des Post- und Telegraphenverkehrs für den Kriegsfall getroffen sind (Seekriegsrecht) **23.** 521, **42.** 1535. 1607.

— Die Hollerithsche Sortier- und Addiermaschine und ihre Verwendung im Eisenbahndienste, von R. Neil Williams, Ingenieur **84.** 195. 211.

— Internationale Vereinigung des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals **72.** 144.

— Internationale Weltverkehrs-Organisationen **71.** Jahrg. 1911/12 475.

— Koalitionsrecht der Eisenbahnarbeiter (in Sachsen und in Frankreich, Stellungnahme der Regierungen) **84.** 1597, **49.** 6.

— Luftrecht. Der erste internationale Kongreß für Luftrecht, von Dr. Meyer, Gerichtsassessor **6.** Bd. XXVIII 252.

— Post und Telegraphie in den deutschen Schutzgebieten 1906 bis 1911 **25.** 44, **44.** I. Hälfte 498.

— Weltwirtschaftliche Praxis und wissenschaftliche Wirtschaftspolitik, von Prof. Dr. Zoepfl, Geh. Regierungsrat **71.** Jahrg. 1911/12 385.

— Rauch, Zentralanlagen zur Beseitigung des ... **56.** Jahrg. XXIII 134.

— Schwammschäden oder Trockenfäule bei Neubauten, Verhütung der ... **17.** 59, **85.** 94.

— Staat und Stadt als Betriebsunternehmer, von Corbach **31.** Bd. LXXX 863.

— Die rechtliche Stellung und die Verfassung der deutschen Schutzgebiete **79.** 81.

— Die französische Streikvorlage und ihre Anwendung in Deutschland, von Kulemann, Landgerichtsrat **18.** 135.

— Der Tripolitanische Krieg und das Seekriegsrecht, von Dr. Niemeyer, Professor **18.** 241.

— Weltverkehr, die Pflege des ... an den deutschen Hochschulen, von Dr. Hennig **71.** Jahrg. 1911/12 433. 527.

— Die Zentralheizung als Wohnungsheizung, von Dr. Schröder **17.** 41.

---

*) Die fettgedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Deutschland. Eisenbahn-Diensthunde, Versuche mit ... auf Anordnung des preuß. Eisenbahnministers **54.** 14.

— Entwicklung des deutschen Post- und Telegraphenwesens in den letzten fünf Jahren **23.** 9, **8.** 1. 33, **81.** 1, **80.** 27, **53.** 38, **54.** 39, **44.** I. Hälfte 498.

— Zur Entwicklung der Personalverhältnisse der Postbeamten in Preußen und im Reiche **53.** 1. 17.

— Über Erziehungsbeihilfen und Unterstützungen **53.** 385.

— Fachpresse, Aufgaben der ... **11a.** 64.

— Fahrkosten bei Dienstreisen mit Kraftwagen, Verf. des Kgl. Preuß. Staatsministeriums vom 3. Oktober 1911 usw. **45.** 292, **20.** 136, **17a.** 59, **10.** 18.

— Feuerversicherung. Empfiehlt sich ein Mobiliar-Feuerversicherungs-Verein für die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung? (Mobiliar-Feuerversicherungs-Verein, gegründet von dem Bayerischen Verkehrsbeamten-Verein) **49.** 1, **54.** 36, **72.** 17, **11a.** 53.

— Die Frau im Staatseisenbahndienste **20.** 47.

— Gehaltsansprüche der Beamten, Zulässigkeit des Rechtswegs für ... **57.** 49. 91.

— Gehaltspfändung. Wird ein Beamter nach der Gehaltspfändung vorläufig vom Dienste enthoben und sein Gehalt deshalb gekürzt, so berechnet sich das pfändbare Drittel nunmehr aus seinem wirklichen Bezuge **57.** 31 und Beil. Nr. 114.

— Gehaltszahlung, vierteljährliche ..., allgemeine Betrachtungen **20.** 133.

— Kaufmännischer Geist und produktive Arbeit in Staatsbetrieben, Prüfung der wirtschaftlichen Einrichtungen privater Werke im Vergleich zum Eisenbahnbetriebe durch eine vom preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzte Kommission usw. **72.** 151, **54.** 13, **20.** 71.

— Gemeindegrundsteuer für Dienstwohnungen **20.** 169.

— Die Genossenschaftsbauten in rechtlicher, kaufmännischer und technischer Beziehung **20.** 101.

— Die Gesundheitslehre im Dienste des Beamten (Vortrag des Vertrauensarztes der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen). **84.** 91.

— Grundzüge eines allgemeinen Teiles des öffentlichen Rechtes, von Dr. Kormann (Begriff des »Beamten« [Staatsdieners], Verfügungen, Begriff und rechtliche Natur der Verwaltungsakte usw.) **3.** 850. 867. 36.

— Höflichkeit im Dienstbetriebe **20.** 1865. 104.

— Die Interessenorganisationen und die politischen Parteien (Stellung der staatlichen Beamten zu den politischen Parteien) **9.** Bd. XXXIV 307. 345.

— Die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung im Bereiche der preuß. Bauverwaltung nach den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung, Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 30. Dezember 1911 **85.** 33.

— Kanzleistil **48.** 86.

— Die Kleiderkassen der Post und der Eisenbahn **49.** 414.

— Errichtung von Krankenkassen in der Postverwaltung **17a.** 80.

— Kriminalstatistik für 1910 (Verbrechen und Vergehen gegen Reichsgesetze im Post- und Telegraphenverkehr) **63.** IV. Heft 90. 94 ff.

— Kündigung des Beamten durch die Behörde ist eine Verwaltungsmaßnahme, dem Beamten steht ein Anspruch auf Pension, Schadensersatz usw. nur dann zu, wenn das Kündigungsrecht von der Verwaltungsbehörde dazu mißbraucht ist, dem dienstunfähig gewordenen Beamten jeden Anspruch abzuschneiden **57.** 99.

— Ledigenheim für Eisenbahnbeamte **20.** 44.

— Maß- und Gewichtswesen, Bezeichnung der Maße und Gewichte im amtlichen Verkehr (aus Anlaß der am 1. April 1912 in Kraft tretenden neuen Maß- und Gewichtsordnung) **87.** 17.

— Die Maschine im Postbetrieb **80.** 30, **49.** 52.

— Meßvorrichtungen für Gas usw. in Dienstwohnungen, allgemeine Verf. des preuß. Finanzministers vom 11. Dezember 1911, betr. die Bestreitung der Kosten für Meßvorrichtungen zu Gas-, Wasser- und Elektrizitätsleitungen in Dienstwohnungen **86.** 2.

— Mietkündigungsrecht der Beamten bei Änderung des Wohnsitzes auf Antrag des Beamten usw. **15.** Jahrg. VII 294, **48.** 38.

— Nachtdienst, schädigende Wirkungen des ... (Gutachten des Dr. Hirschstein in Hamburg) **11a.** 41.

— Nebenbeschäftigung, Mitwirkung von Telegraphenbeamten bei Konzerten usw., Verfügung des Reichs-Postamts, in der eine derartige außerdienstliche Betätigung der Beamten nicht gutgeheißen wird **49.** 409.

Deutschland. Zur Wohnungskalamität, von v. Brünneck-Trebnitz **21.** Jahrg. XXXVII Bd. I 119.

— Wohnungswesen. Die Einrichtung von Kleinwohnhäusern im Rentenguts-Verfahren, von Haaring **48.** 477. 493.

— Wohnungswesen. Pflicht des Mieters ist es, vor dem Beziehen eines Neubaues sich zu vergewissern, ob der polizeiliche Gebrauchsabnahmeschein schon erteilt ist **15.** Jahrg. VII 293.

— Vom bargeldlosen Zahlungsverkehr (Bank- und Postscheckkonto) **11.** 1216.

— Zählung, fortlaufende ... der 24 Stunden des Tages, Verhandlungen verschiedener Staatsbehörden über die Frage der Einführung einer fortlaufenden Zählung der Tagesstunden **84.** 137. 232.

— Bayern. Baugenossenschaft der mittleren Verkehrsbeamten in München, Herstellung von Einfamilienhäusern mit Unterstützung der Staatsbahnverwaltung **84.** 1522, **11a.** 500, **72.** 17.

— — Das Beamtengesetz (mit besonderer Berücksichtigung seiner Bedeutung für die Angehörigen des mittleren Verkehrsdienstes dargestellt) **11a.** 1. 11. 20. 43. 53. 72.

— — Das Dienstrecht der Staatsbeamten und der Streik, Recht der Meinungsäußerung im Bereiche des bayerischen Staatsdienstes (von Prof. Piloty) **72.** 152.

— — Einführung der neuen Urlaubsordnung **11a.** 49. 70.

— — Süddeutscher Eisenbahnerverband und Verkehrsminister von Frauendorfer, öffentlich-rechtliche Stellung der Beamten, Streikgefahr **72.** 150, **84.** 1599. 5, **49.** 45.

— — Etat der Eisenbahn- und Postverwaltung für 1912/13 **11a.** 52.

— — Zur Frage des Vereinsrechts der bayerischen Staatsbeamten, von Dr. Reindl, Oberregierungsrat im Verkehrsministerium **3.** 1.

— — Pausen zur Einnahme von Erfrischungen, Verbot des Rauchens und des Einnehmens von Speisen und Getränken für die Beamten im Schalterraume **11a.** 478.

— — Petition des Verkehrsbeamten-Vereins um Verbesserung der Gehaltsverhältnisse der mittleren Eisenbahn- und Postbeamten **11a.** 9.

— — Preßfreiheit, Verantwortlichkeit des Vorstandes eines Fachvereins für einen Artikel in der Fachzeitschrift, der Angriffe auf die Verkehrsverwaltung enthielt **11a.** 24.

— — Publikum und Beamte, Verfügung an die Postanstalten, betr. schnellere Abfertigung des Publikums an den Schaltern, Gefälligkeit und Entgegenkommen der Beamten **11a.** 479.

— — Die Reliktenkasse für die etatsmäßigen Staatsbeamten, von Schweikl, Eisenbahnsekretär **11a.** 489. 497. 509. 42, **72.** 10.

— — Staatsminister von Frauendorfer als Verkehrsminister (Post- und Telegraphenverwaltung) **84.** 243.

— — Unterrichtsbeamte bei der Eisenbahnverwaltung (zur Ausbildung des unteren Personals) **49.** 400, **20.** 1834, **54.** 9, **15.** Jahrg. VII 298.

— — Bayerischer Verkehrsbeamtenverein und Verkehrsminister, Fürsorgemaßnahmen der Verwaltung gegenüber dem mittleren Beamtenstand, Äußerung des Verkehrsministers über die Leistungen der mittleren Beamtenschaft **72.** 5, **11a.** 61.

— — Vorausbezahlung der Gehalte, vierteljährliche ... anstatt der monatlichen bei Beratung der neuen Gehaltsordnung von den Beamten angeblich zurückgewiesen **11a.** 503. 31.

— — Vorentscheidung gegen Beamte (Postagenten) behufs Haftung für pflichtwidriges Verfahren nur bei wirklicher Schädigung zulässig **57.** 846.

— Württemberg. Der Beamtenwohnungsverein in Stuttgart **72.** 21.

— — Die Bibliotheken der Verkehrsanstalten **72.** 8.

— — Zur Frage der Vereinfachung in der Organisation und dem Geschäftsbetriebe der Postverwaltung **72.** 14. 19.

Belgien. Die Post als Bücherverleihanstalt, Einrichtung einer allgemeinen Bücherverleihanstalt unter Mitwirkung der Postanstalten von der Regierung beabsichtigt **54.** 459, **80.** 287, **49.** 416.

Bulgarien. Das Post-, Telegraphen- und Telephonwesen im Jahre 1910 **80.** 271.

England. Die Beschäftigung jugendlicher Personen im Dienste der Postverwaltung **23.** 531.

— Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1910/11 **23.** 61, **67.** 20.

— Seekriegsrecht **42.** 241.

Frankreich. Das französische Gewerkschafts- und Streikrecht, von Louis (Organisationen der Staatsbeamten, Streik, Syndikalismus) **9.** Bd. XXXIV 121.

Frankreich. Außerparlamentarische Kommission zwecks Neuregelung der Gehälter der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbeamten **72.** 145.
— Postetat für 1912 **59.** Nr. 1052 S. 1.
— Regierung, Parlament und Eisenbahnen (Sabotage) **84.** 44.
— Staatsverordnung über die Luftschiffahrt **23.** 533.
Österreich. Beamtensozialpolitik, die Bewegung der öffentlichen Beamten **9.** Bd. XXXIII 975.
— Der Oberste Gerichtshof und das Disziplinarrecht der staatlichen Vertragsbeamten, von Dr. Nawiasky, Privatdozent **80.** 33. 41.
— Die Pensionierung eines Staatsbeamten (Postmeisters usw.) steht im freien Ermessen der Behörde **80.** 15.
— Das Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1910 **80.** 265.
— Vierzigjahrfeier der Institution der österreichischen Staatsbeamtinnen **80.** 17.
— Die staatliche Wohnungsfürsorge, von Dr. Wellek, k. k. Sektionsrat **3.** 65.
Rumänien. Errichtung von Postsanatorien durch Post- und Telegraphenangestellte **80.** 7.
Rußland. Statistisches über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen in den Jahren 1908 und 1909, von Rottmann, Oberleutnant **8.** 742, **23.** 73.
Schweiz. Postvertrauensärzte **80.** 271, **49.** 400.
Ungarn. Die Eisenbahn als Handelsunternehmen hat sich den im Handelsverkehr üblichen Bräuchen anzupassen, Amtsstunden der Eisenbahn und Geschäftstunden der mit der Eisenbahn in Geschäftsverbindung stehenden Gewerbetreibenden, gerichtliche Entscheidung **84.** 1528.
Amerika. Der Panamakanal und seine Bedeutung, von Smend, Hauptmann **21.** Jahrg. XXXVII I. Viertelj. 244, **84.** 1497.
— Argentinien. Betriebsänderungen im Post- und Telegraphenverkehr **80.** 287.
Asien. Die Verkehrswege und Verkehrsmittel in Buchara, von Rottmann, Oberleutnant **71.** Jahrg. 1911/12 402.
— Japan. Das Post-, Telegraphen- und Telephonwesen im Jahre 1909/10 **80.** 287.
Australien. Neuseeland. Das Post- und Telegraphenwesen in den Verwaltungsjahren 1909/10 und 1910/11 **80.** 281, **67.** 183.

II. Postwesen.

Allgemeines. Automobil-Schwebesitze **56.** Jahrg. XXIII 238.
— Automobil, Einfluß von Kälte auf den Betrieb von Edison-Akkumulatoren für elektrische Automobile **56.** Jahrg. XXIII Beil. 55.
— Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Postgüterverkehrs als Warenverkehr, von Dr. Hammer, Ober-Postpraktikant **15.** Jahrg. VII 285. 306.
— Brief, aus der Geschichte des ... **49.** 418. 33.
— Automatische Brieffrankierungsmaschinen **4.** Jahrg II 271, **15.** Jahrg. VII 360, **80.** 46, **49.** 61.
— Briefmarken. Neues aus der Briefmarkenkunde **49.** 61.
— Briefumschlag, Gedenktag an das erste Erscheinen des ... **49.** 5.
— Deutschland-Schweiz. Die von der deutschen Reichs-Postverwaltung beabsichtigte Ermäßigung des Briefportos im Verkehr mit der Schweiz von der schweizerischen Regierung wegen des Einnahmeausfalls abgelehnt **15.** Jahrg. VII 278, **54.** 457. 9, **33.** Jahrg. XIX 307, **71.** Jahrg. 1911/12 513.
— Elektrischer Eisenbahnbetrieb, von Guillery, Kgl. Baurat **66.** 33.
— Freimarkenheftchen für die deutschen Kolonien **15.** Jahrg. VII 296, **20.** 46, **80.** 30.
— Haverei, Postgut in großer ... **53.** 367. 59.
— Pakete im Weltpostvereinsverkehr, Größe der ..., Wünsche von deutschen Handelskammern in bezug auf die Erweiterung der für Pakete vorgeschriebenen Maße **33.** Jahrg. XIX 361. 391.
— Postgut als Beute im Kriege, von Staedler **53.** 22.
— Postkarte, zur Geschichte der ..., von Ledât, Ober-Postinspektor **8.** 674.
— Postverbindung zwischen Japan und Europa, Verbesserungen der ... **50.** I. Hälfte 101.
— Der Postzwang in den deutschen Schutzgebieten, von Dr. Staedler **6.** Bd. XXVIII 283.
— Ein elektrischer Selbstverladungs- und Sortierapparat für Postpakete (Erfindung einer englischen Transportgesellschaft) **80.** 39.
— Elektrisch betriebene Stempelvorrichtungen **27.** 44, **80.** 30.
— Weltpostkongreß in Madrid 1913, Wünsche der deutschen Handelskammern zum ... **33.** Jahrg. XIX 335, **15.** Jahrg. VII 359.
— Weltwechselrecht **82.** 74.
Deutschland. Auszahlung der Unfallentschädigungen und Invalidenbezüge durch die Postanstalten im Kalenderjahr 1911 **23.** 73.

Deutschland. Das »Ordonnanzfuhrwesen« in Oldenburg (Grhzgt.) zur Zeit des Siebenjährigen Krieges, von Dr. Schmidt, Postrat **8.** 735.
— Pflanzenverkehr mit dem Auslande durch die Post, Verf. des preuß. Ministers für Landwirtschaft usw. vom 13. September 1911 **45.** 293.
— Pflicht des Hausbesitzers zur Herstellung der Verkehrssicherheit bei Schneefall usw., Urteil des Reichsgerichts vom 30. November 1911 (Unfall eines Briefträgers auf dem Bestellgange) **23.** 72.
— Das Postanweisungsamt und die Abrechnung im Postanweisungsverkehr mit fremden Ländern **49.** 381.
— Postaufträge, Vorlegung von Schecks am Samstag-Nachmittag, Eingaben von Handelskammern **33.** Jahrg. XIX 252. 255.
— Die Postbeförderung auf nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, von Johannsen **78.** 987.
— Postgesetz. Briefbeförderung durch Eilboten, Petition des Verbandes der Eilbotenanstalten an den Reichstag, das Postgesetz so zu ändern, daß die Beförderung verschlossener Briefe durch Boten einer Privatbeförderungsanstalt im Ursprungsort erlaubt sei, wenn es sich um Überbringung einzelner Briefe handele, Stellung der Postverwaltung gegen die Petition **15.** Jahrg. VII 260, **54.** 457.
— Postgesetz. Entscheidung des Reichsgerichts über den Begriff »Beförderung« im Sinne des Postgesetzes (»Verschicker«, »Beförderer«), Verteilung von Reklamedrucksachen in verschlossenen, adressierten Umschlägen durch ein Eilboteninstitut **23.** 22.
— Postgesetz. Entscheidung des Reichsgerichts vom 13. Oktober 1911 über den Begriff »Einsammlung« im Sinne des § 2a des Postgesetzes (Verteilung von in verschlossenen Umschlägen befindlichen Arztrechnungen gegen Bezahlung **23.** 70.
— Postgesetz. Das zur Umgehung des Gesetzes veranlaßte Einschließen unverschlossener Briefe in besondere ovale Hüllen ist für die Bewertung jener als Briefe ohne Bedeutung **57.** Beil. Nr. 3961.
— Postgesetz. Monopolwidriger Zeitungsaustrag unter Benutzung der Straßenbahnen von Kappe, Syndikus **78.** 1091.
— Postscheckverkehr. Konferenz mit Vertretern des Handels usw. im Reichs-Postamt am 5. Dezember 1911 wegen künftiger Ausgestaltung des Postscheckverfahrens, Wünsche der Handelskammern usw. **33.** Jahrg. XIX 229. 242. 251. 266, **53.** 365 21, **49.** 391. 401, **23.** 522. 542, **11.** 1217, **14.** 805, **60.** 480. 20, **15.** Jahrg. VII 273, **20.** 1836, **54.** 13, **72.** 9, **11a.** 75.
— Postscheckverkehr, Rechtsfragen des . . . **60.** 67.
— Postscheckverkehr, Umfang des . . . **49.** 416, **23.** 12. 30. 72, **60.** 472. 20. 39. 87, **48.** 42, **20.** 109.
— Elektrisch betriebene Postwagen (Briefpostwagen) im Bezirke der Ober-Postdirektion Berlin **15.** Jahrg. VII 277.
— Post-Zustellungsverfahren. Der Briefträger darf die Bestellung eines von einer Behörde abgesandten Briefes mit Zustellungsurkunde und die Ausfüllung der Urkunde auch gegen den Willen des Adressaten in dessen Wohnung ausführen; Adressat macht sich, wenn er den Briefträger daran zu verhindern sucht, des Widerstandes gegen die Staatsgewalt schuldig **54.** 456.
— Die Prüfungsgeschäfte bei den Bezirks-Rechnungstellen für Postanweisungen **15.** Jahrg VII 271.
— Rohrpost. Die Wirtschaftlichkeit des Rohrpostmaschinenbetriebs, von Kasten, Postbauinspektor **8.** 657.
— Rohrpostbetrieb, Klage gegen die Reichspostverwaltung auf Unterlassung der mit einer Rohrpostanlage verbundenen übermäßigen Geräusche vom Reichsgericht abgewiesen **7.** 269.
— Spätlingsbriefe für Berlin **71.** Jahrg. 1911/12 425, **23.** 565, **15.** Jahrg. VII 310, **49.** 28, **54.** 43.
— Sprechmaschinen bei den Postscheckämtern **53.** 62.
— Straßenbahnen. Die Pflichten der Straßenbahnverwaltungen bei der Auswahl und Überwachung ihrer Betriebsangestellten nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts, von Kappe, Rechtsanwalt **78.** 1.
— Sachsen. Der Dresdener Postbahnhof und der Leipziger Postgüterbahnhof **84.** 1603, **20.** 45, **49.** 20, **20.** 171, **54.** 61.
— Wertsendungen, Höhe des Ersatzbetrags bei beschädigten . . ., von Dr. Lünsmann, Postinspektor **23.** 541.
— Zeitungsabsatzgeschäft, Vereinfachungen und Verminderung des Schreibwerkes bei dem . . . **20.** 9. 40.
— Bayern. Bahnpostwagen, Indienststellung neuer . . . **11a.** 525.

Deutschland. Bayern. Barfrankierung, Umfang der . . . **15.** Jahrg. VII 259, **54.** 457.
— — Betriebsergebnisse der Motorpostlinien **15.** Jahrg. VII 260, **78.** 106.
— — Postgesetz. Postzwangspflichtige Sendungen (Sammelsendungen) **15.** Jahrg. VII 276, **54.** 45.
— — Verkauf von Reichspostmarken durch die bayerischen Postanstalten, Wünsche der Handelskammer in München wegen . . . vom Verkehrsministerium abgelehnt **11a.** 55, **33.** Jahrg XIX 372, **15.** Jahrg. VII 360.
— — Zeitungswesen, allgemeine Betrachtungen, Einführung von Zuschlaggebühren zur Verminderung der Mehrausgaben der Postverwaltung **11a.** 522.

Dänemark. Der neue Personenbahnhof in Kopenhagen (Anlagen für den Postbetrieb) **84.** 1557.

England. Ausgabe von Heimsparbüchsen durch die Postsparkasse **80.** 23.
— Die mechanischen Beförderungseinrichtungen im neuen Londoner Zentralpostgebäude »King Edward's Building« **23.** 19, **4.** Jahrg. II 151.
— Einlieferungschein für gewöhnliche Postsendungen **15.** Jahrg. VII 327.
— Fünfzig Jahre Postsparkasse in England **80.** 273, **20.** 1868.
— Die Luftpost zwischen London und Windsor, Ertrag aus dem Betriebe der vornehmlich zu Wohltätigkeitszwecken eingerichteten . . . **80.** 279, **15.** Jahrg. VII 296.
— Postuntergrundbahn für London, Bau der . . . geplant **84.** 190.

Frankreich. Beraubung der indisch-ostasiatischen Post auf der Beförderungstrecke Paris-Marseille in der Nacht vom 17. zum 18. November 1911 **23.** 523. 555.
— Graf Lavallette, General-Postdirektor des ersten Kaiserreichs und der »hundert Tage«, von Sautter, Ober- und Geh. Postrat a. D. **8.** 721.
— Postautomobile in Paris **15.** Jahrg. VII 278.
— Der überseeische Postbeförderungsdienst **80.** 29.
— Schiffahrtsubventionen **34.** 55.

Luxemburg. Einführung des Postscheckverkehrs, von Weiland, Ober-Postinspektor **8.** 20, **67.** 191, **33.** Jahrg. XIX 289, **60.** 39, **15.** Jahrg. VII 310.

Norwegen. Schiffahrtsubventionen **34.** 54.

Österreich. Das Postamt in der Unterwelt in der »Adelsberger Grotte«) **54.** 11.
— Der Postscheckverkehr im Jahre 1910 **59.** Nr. 1047 S. 2.
— Die amtliche Rekommandation **80.** 22. 46.
— Schiffahrtsubventionen **34.** 54.

Rußland. Von der russischen Post im 18. Jahrhundert, von Ledât, Ober-Postinspektor **8.** 700.
— Schiffahrtsubventionen **34.** 873. 50. 54.

Schweiz. Die Ermittlung der Verkehrsdaten (neue Anleitung für die Verkehrsstatistik) **80.** 37. 44.
— Postankunftstempel auf Briefen, Wegfall des . . . von der Postverwaltung beabsichtigt **80.** 279, **23.** 555.
— Postwagenheizung **30.** 937.
— Das Postwesen im Jahre 1910, von Klär, Ober-Postinspektor **8.** 13, **67.** 179, **15.** Jahrg. VII 278.

Türkei. Die Fremdenrechte in der Türkei, von Unzer (Einrichtung der fremden Postanstalten) **32.** I. Vierteljahr 205.

Ungarn. Schiffahrtsubventionen **34.** 54.

Afrika. Einführung der Freimarkenheftchen in den deutschen Kolonien **23.** 555.
— Marokko. Die deutsche Post in Marokko **15.** Jahrg. VII 250, **54.** 458.
— Süd-Nigeria. Das Postwesen im Jahre 1909 **67.** 11.
— Süd-Rhodesia. Der Postdienst im Jahre 1909 **67.** 13.
— Italienisch-Somali-Land. Neuordnung des Kolonial-Postwesens **23.** 553.

Amerika. Canada. Der Postdienst im Jahre 1909/10 **67.** 1.
— — Schiffahrtsubventionen **84.** 253.
— Britisch-Guyana. Das Postwesen von 1860 bis 1908/09 **67.** 185.
— Haiti. Das Postwesen der Republik Haiti **67.** 177, **15.** Jahrg. VII 278, **49.** 416.
— Mexiko. Der Postbetrieb im Jahre 1909/10 **67.** 4.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Beschränkung der Postrestantekorrespondenz, Verfügung des New Yorker Postmeisters, wonach Abholerinnen von postlagernden Sendungen sich zu legitimieren haben, Aushändigung der Lagersendungen an die Eltern, mißbräuchliche Benutzung der Schließfächer **80.** 23.
— — Einnahmen und Ausgaben des Postdepartements aus dem Jahre 1910/11, erstmaliger Überschuß seit 1883 **80.** 287.
— — Die Expreßgesellschaften im Jahre 1908/09 **7.** 141.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Paket-Beförderung, Änderung der . . ., Ausdehnung des Postdienstes auf die Paket-Beförderung nach europäischem Muster, Beförderung von Drucksachen mit den Güterzügen **84.** 1511. 1611, **23.** 544, **15.** Jahrg. VII 296, **49.** 36, **80.** 46.
— — Der Postsparkassendienst der Vereinigten Staaten von Amerika, von Krimphove, Postinspektor **8.** 56, **4.** Jahrg. II 283.
— — Schiffahrtsubventionen (Panamakanal) **34.** 11, **71.** Jahrg. 1911/12 501.
— — Aus dem Verwaltungsberichte des General-Postmeisters für das Rechnungsjahr 1909/10 **67.** 17.
Asien. Ceylon. Der Postbetrieb im Jahre 1909 **67.** 26.
— China. Aus dem Jahresberichte der chinesischen Reichspostverwaltung für 1910 **80.** 4. 12, **51.** 18.
— Niederländisch-Indien. Der Postbetrieb im Jahre 1909 **67.** 9. 28.
— Japan. Das Postsparkassenwesen **50.** II. Hälfte Handelsnachrichten 187, **4.** Jahrg. II 284.
— — Schiffahrtsubventionen **50.** I. Hälfte 101.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

Allgemeines. Neue Anordnungen zum Verbinden elektrischer Leitungsdrähte, von Egner, Oberingenieur **27.** 84.
— Die Ausnutzung der Fernsprechleitungen **27.** 90.
— Australit als Installationsmaterial **27.** 1215.
— Über die Beeinflussung von Schwachstromleitungen und -apparaten durch Starkstromanlagen, von Hohage, Dr.-Ing. **27.** 1295. 1321.
— Die Belastung von Fernleitungen, von Bancroft Gherardi **81.** 597. 620. 655.
— Das Benkö-Primärelement **81.** 24.
— Beschädigung von Fernsprechkabeln durch Ameisen in Australien **27.** 19, **66.** 64, **20.** 110, **15.** Jahrg. VII 329, **23.** 39, **81.** 78.
— Zur Betriebstechnik der Telephonämter **81.** 11.
— Betriebswertigkeit einiger Fernsprechsysteme mit Hand- und Selbstanschlußbetrieb **27.** 64, **4.** Jahrg. II 275.
— Über Bildertelegraphie, von Tschörner, k. k. Lehrer **80.** 25.
— Blitzableiter. Neuerungen im Blitzableiterbau, von Ruppel **81.** 636. 60.
— Einzelgesprächsgebühren und Pauschgebühreu **15.** Jahrg. VII 277.
— Eisenbahnen. Die Verwendung des Fernsprechers in Fahrdienstsachen usw. **84.** 1566, **27.** 119.
— Schädliche Einwirkungen des Fernsprechers auf das Gehör, Platzen des Trommelfells durch zu heftiges Klingeln, Halten des Hörers in angemessener Entfernung vom Ohre **54.** 14.
— England-Frankreich, Fernsprechverbindung zwischen ... **27.** 67, **39.** 23.
— Fehlerortsbestimmung in Fernsprechkabeln ohne gute Rückleitung, von Giersing, Ingenieur **27.** 180.
— Fernphotographie, neue Erfolge der telegraphischen . . . **80.** 280, **27.** 91. 139, **15.** Jahrg. VII 328. 360, **81.** 52.
— Fernsprechkabel, verschiedene Arten von . . . **54.** 456.
— Fernsprech-Luftkabel an Hochspannungsanlagen **15.** Jahrg. VII 297.
— Englische und amerikanische Fernsprecher, von Purves, Ober-Telegrapheningenieur **4.** Jahrg. II 208.
— Gebrauch der verabredeten Sprache in der Telegraphie **39.** 282. 6.
— Das Gesetz der Koronabildung und die dielektrischen Eigenschaften der Luft **27.** 61.
— Gesprächszeit-Messer **15.** Jahrg. VII 250.
— Wirtschaftliche Gestaltung des Fernsprechbetriebs **15.** Jahrg. VII 354.
— Hartgummi aus Seetang, Erfindung eines Londoner Chemikers **66.** 105.
— Elektromagnetische Induktion **53.** 368.
— Instrument zum Messen kleiner Widerstände (»Ducter«) **27.** 43.
— Über Intensitätsunterschiede der in der Luft vorhandenen Strahlung hoher Durchdringungsfähigkeit, von Baumann **81.** 17.
— Internationale Fernsprechstatistik für 1909 **27.** 1239.
— Isolation, Verhalten einiger elektrischer Isolationsmaterialien bei hohen Temperaturen **56.** Jahrg XXIII Beil. 34, **66.** 145.
— Deutsche und ausländische Kabelgesellschaften (Länge der großen Unterseekabel) **27.** 165.

Allgemeines. Kabelindustrie, Deutschlands Anteil an der . . . **11a.** 504.
— Kautschuk. Beiträge zur Chemie des Kautschuks, von den Prof. Dr. Hinrichsen und Dr. Marcusson **47.** 450.
— Kautschuk, technische Prüfung des . . . **27.** 1251, **56.** Jahrg. XXIII 239, **79.** 5.
— Kautschukbau in Süd-Kamerun **41.** Jahrg. V Nr. 11 S. 4.
— Über Plantagenkautschuk, insbesondere über die Aussichten des Kautschuk-Plantagenbaues in Deutsch Ostafrika **27.** 163.
— Das Knacken im Telephon, Mittel zur Verhütung des . . . **39.** 276.
— Kupfer **27.** 1251. 1325. 27. 164, **28.** 5, **81.** 27.
— Länge aller Telegraphendrähte der Erde **80.** 32.
— Leitungsmasten, über den Gebrauchswert hölzerner . . ., von Nowotny, Oberbaurat **80.** 1. 9.
— Unmittelbare Messung der Charakteristik und der Dämpfung von Fernsprechleitungen **15.** Jahrg. VII 261, **81.** 638.
— Meßinstrumente. Über die Daten, die zur vollständigen Beurteilung elektrischer Meßinstrumente erforderlich sind, von Dr. Hausrath **27.** 79.
— Ein neuer Militärfernsprecher (von dem preuß. Major a. D. Ramdohr) **23.** 551, **81.** 78.
— Der Nutzen des Zwischenverteilers, von Clausen **81.** 14.
— Schallphotographie, ein Fortschritt auf dem Gebiete der... **56.** Jahrg. XXIII 265.
— Schiffsfernsprecher **27.** 18.
— Schmelzsicherungen, zur Theorie der . . . **27.** 47.
— Schnellbetrieb auf langen Unterseekabeln, von Luers, Ober-Telegraphensekretär **8.** 65.
— Seekabel. Die vier großen Epochen in der Entwicklung der Seekabel, von Dr. Roscher, Ober-Postpraktikant **15.** Jahrg. VII 318.
— Seekabel im Kriege **81.** 4, **4.** Jahrg. II 273.
— Selbstanschlußsystem »ZB« der Automatic Electric Co. **27.** 42.
— Telegramm rund um die Erde, Beförderung eines . . . in $16^1/_2$ Min. **27.** 1274, **66.** 1093, **80.** 7, **20.** 75, **4.** Jahrg. II 290, **54.** 62, **59.** Nr. 1052 S. 2.
— Telegrammgebühren im Auslande (Tarifwesen) **53.** 5.
— Telegraphenstangen aus Holz und aus Beton, von Moll, Dr-Ing. **81.** 637.
— Vergleichende Telegraphenstatistik für 1910 **39.** 262.
— Telegraphensysteme der Naturvölker **15.** Jahrg. VII 306.
— Eine neue Telegraphie (Benutzung kontinuierlicher Luftströmungen der Atmosphäre) **54.** 44.
— Die Telegraphiergeschwindigkeiten im Turiner Wettstreite **27.** 1214, **72.** 144, **15.** Jahrg. VII 279, **20.** 46.
— Das Telegraphon, Versuche mit dem . . . in Kopenhagen **80.** 272, **54.** 14.
— Die automatische Telephonie **39.** 254. 277.
— Die Telephonsystemfrage in Gegenwart und Zukunft **81.** 589 594.
— Tönen elektrischer Drahtleitungen, Beseitigung des... **56.** Jahrg. XXIII 256, **81.** 53.
— Uhren, elektrische . . . und Zentraluhrenanlagen **27.** 1233.
— Unterseetelegraphie, 60 Jahre . . ., von Dr. Roscher, Ober-Postpraktikant **8.** 689, **54.** 10.
— Variatoren (automatisch wirkende Eisendrahtwiderstände für Akkumulatorenladung) **56.** Jahrg. XXIII Beil. 37.
— Verbesserung des Telephons durch warme Luft, Erfindung des dänischen Bankdirektors Petersen **80.** 287, **49.** 6.
— Vielfach-Telegraphie, die verschiedenen Systeme der . . . (Vortrag des Majors O'Meara) **15.** Jahrg. VII 256, **4.** Jahrg. II 236.
— Neuer Wechselstromwecker (das von der österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung angenommene Normalmodell) **56.** Jahrg. XXIII Beil. 69.
— Welttelegraphenvereinsdenkmal **39.** 253, **80.** 272, **27.** 19. 139.
— Welttelephonie, von Dr. Roscher, Ober-Postpraktikant **71.** Jahrg. 1911/12 502.
— Welttelephonstatistik 1911 **81.** 31.
— Der elektrische Widerstand der Metalle bei sehr niedrigen Temperaturen **56.** Jahrg. XXIII Beil. 67.
— Widerstandsmaterial mit variablem Temperaturkoeffizienten **81.** 663.
— Ein eigenartiges elektrisches Widerstandsmaterial (Widerstandsgitter) **56.** Jahrg. XXIII 169.
— Zusammenschluß amerikanischer und englischer Kabelgesellschaften **15.** Jahrg. VII 328.

Deutschland. Das Aufstellen von Telegraphenstangen auf Sommerwegen ist der Postverwaltung nicht gestattet, sofern dadurch der Gemeingebrauch der Wege dauernd beschränkt wird, Entscheidung des Oberlandesgerichts in Celle **15.** Jahrg. VII 258.

Deutschland. Beschlagnahme von Telephongesprächen im Strafverfahren **53.** 394.
— Brand, Maßnahmen gegen Brandgefahr bei Berliner Fernsprechämtern (Ausbildung von Unterbeamten durch die Berufsfeuerwehr) **27.** 1274.
— Brieftelegramme **39.** 275, **80.** 279, **49.** 5, **33.** Jahrg. XIX 290. 335. 342. 354. 373.
— Geschichtliche Entwicklung des internen deutschen Telegraphentarifs **81.** 609.
— Ferngespräche nach Geschäftsschluß, Eingabe der Ältesten der Kaufmannschaft an das Reichs-Postamt **81.** 51.
— Fernsprechanschlüsse in den Wohnungen der Beamten, allgemeine Verf. des preuß. Finanzministers vom 8. Dezember 1911, betr. Herstellung und Benutzung von Fernsprechanschlüssen in den Wohnungen der Beamten **86.** 2, **54.** 45, **48.** 80.
— Fernsprechgebühren-Ordnung, Stellung des Deutschen Handelstags zur neuen . . . **15.** Jahrg. VII 260, **81.** 605. 57, **33.** Jahrg. XIX 266.
— Über den Gebrauch von Primärelementen bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, von Dietzel, Ober-Postpraktikant **8.** 730, **81.** 23.
— Gebühren für die Verlegung von Fernsprechstellen, Sicherung der . . , **53.** 9.
— Gesellschaftsanschlüsse im Fernsprechverkehr, Einführung der . . . von der Reichspostverwaltung angeblich beabsichtigt **81.** 617. 632, **27.** 19, **20.** 46, **49.** 62.
— Zur Haftpflicht der Telegraphenbeamten dem Absender und dem Empfänger eines Telegramms gegenüber (Haftpflicht der Beamten für begangene Fahrlässigkeit) **15.** Jahrg. VII 258, **49.** 394, **54.** 454. 9, **11a.** 45.
— Haftung eines Telegraphenbeamten als Gesamtschuldner (Regreßansprüche einer Kleinbahn-Aktiengesellschaft gegen einen Telegraphenbeamten, der eine neue Telegraphenanlage herzustellen hatte, Verletzung einer Privatperson durch den auf die Starkstromleitung der Bahnlinie der Gesellschaft gefallenen Telegraphendraht, Außerachtlassung der nötigen Schutzmaßregeln, Entscheidung des Reichsgerichts) **20.** 1719, **49.** 400, **53.** 12, **57.** Beil. Nr. 29.
— Geheimer Kontrolldienst bei den Fernsprechämtern in Berlin (zur Überwachung des Betriebspersonals) **4.** Jahrg. II 279.
— Neueinrichtung des Fernsprechamts in Cöln **27.** 13.
— Privatnebenstellenwesen und Fernsprechverwaltung, von Scheibe **81.** 601.
— Rechtstreit des Postfiskus wegen Schutz der Telegraphenanlagen gegen Starkstrom **20.** 169.
— Telegrammentstellung im Verkehr mit Rußland, Klagen der Handelskammern über . . . **33.** Jahrg. XIX 336. 392.
— Telegrammgebühren für lange Wörter in Adressen, Eingaben von Handelskammern, Bescheid des Reichs-Postamts **33.** Jahrg. XIX 290, **20.** 45, **15.** Jahrg. VII 311, **49.** 53.
— Überseetelegramme zu halber Gebühr **23.** 564, **49.** 5, **15.** Jahrg. VII 296, **33.** Jahrg. XIX 290, **11a.** 5, **81.** 2, **27.** 91, **60.** 68, **66.** 128, **80.** 30, **71.** Jahrg. 1911/12 513.
— Verschluß der Telegramme, Klagen von Handelskammern über den . . ., Verwendung von Briefumschlägen vorgeschlagen **33.** Jahrg. XIX 253. 343.
— Verwechslung der Zahlen »zwei« und »drei« im Fernsprechverkehr, »zwo« statt »zwei«, Eingaben von Handelskammern **33.** Jahrg. XIX 253, **81.** 661.
— Wettervorhersage. Wie steht es um unsere Wettervorhersage? von Prof. Dr. Großmann, Abteilungsvorstand der Deutschen Seewarte (Wettertelegraphie) **2.** 1, **81.** 32.
— Die ausschließliche Zuständigkeit des Landgerichts ist begründet, wenn ein Postbeamter sich bei der Leitung von Telegraphenarbeiten einer Fahrlässigkeit schuldig macht und daraus für Dritte ein Schaden entsteht **57.** Beil. Nr. 109.
— Bayern. Einführung des Fernsprechers in Eisenbahnzügen vom Verkehrsministerium beabsichtigt **27.** 1214, **66.** 1052, **80.** 7, **54.** 10.
— — Stromversorgung der staatlichen Telegraphen- und Telephoneinrichtungen in Aschaffenburg **81.** 6.
— Württemberg. Instandsetzung des Bodenseekabels Kressbronn-Hard, von Kieß, techn. Postsekretär **81.** 33.

Belgien. Fernsprechwesen **39.** 292. 18, **27.** 68.

Dänemark. Das Kopenhagener Telephon. Das automatische Hilfsystem, von der Direktion der Kopenhagener Telephonanlage **81.** 591. 622, **15.** Jahrg. VII 311.

England. Aufnahmebedingungen für Telephonistinnen **80.** 48.
— Brieftelegramme im Verkehr mit Canada und den Vereinigten Staaten von Amerika **39.** 299.
— Einwirkung des Fernsprechdienstes auf die Gesundheit der Beamtinnen nach dem Urteile von medizinischen Sachverständigen **81.** 618, **39.** 300, **27.** 68, **49.** 60.
— Die Londoner Fernschreiberanlage in ihrem ersten Geschäftsjahre **23.** 47.

England. Tarifreformen für Inland- und Kabeltelegramme **27.** 17. 19, **15. Jahrg. VII** 296, **4.** Jahrg. II 271.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen, aus dem Berichte des Generalpostmeisters für 1910/11 **15.** Jahrg. VII 260.
— Lautsprechende Telephone im Londoner Straßenbetriebe **15.** Jahrg. VII 279, **27.** 45.
— Neue Telephonzentrale in London mit neuem Umschaltersystem **80.** 31, **81.** 39.
— Verstaatlichung des Telephonwesens (staatliche Übernahme des Privatdienstes der National Telephone Comp.) **20.** 46, **15.** Jahrg. VII 312. 329, **80.** 24, **81.** 29, **27.** 46.
Frankreich. Änderung der gesetzlichen Bestimmungen über das Telegraphenwegerecht **23.** 556, **15.** Jahrg. VII 297, **27.** 166.
— Die Militärtelegraphie **4.** Jahrg. II 175.
— Reklame mittels Telephons **59.** Nr. 1050 S. 2.
Griechenland. Telegraphen-Gesetzgebung **39.** 291. 10.
Österreich. Zahl der Holzsäulen (mit Imprägnierung) **80.** 40.
— Einführung des elektrischen Ferndruckers von der Telegraphenverwaltung geplant **81.** 661.
Rußland. Brieftelegramme, versuchsweise Einführung der . . . **80.** 30.
— Verstaatlichung des Fernsprechwesens, Ausbau der Telegraphenanlagen **27.** 68.
Schweiz. Einführung des elektrischen Ferndruckers von Siemens & Halske **80.** 7.
Türkei. Einrichtung eines Fernsprechnetzes in Constantinopel **27.** 1274, **49.** 401, **81.** 634, **80.** 287, **15.** Jahrg VII 297.
Ungarn. Einführung von Brieftelegrammen **80.** 40.
Afrika. Natal. Telegraphie und Telephonie 1908 und 1909 **39.** 271.
Amerika. Das Telephon in Südamerika, von von Hellrigl **80.** 20.
— Brasilien. Monopolstellung der Western Telegraph Co. vom Gericht aufgehoben, Verlegung von Kabeln an der brasilianischen Küste durch die Deutsch-Südamerikanische Telegraphen-Gesellschaft **71.** Jahrg. 1911/12 425, **27.** 1274.
— Canada. Verstaatlichung des Telegraphen- und Fernsprechwesens geplant **15.** Jahrg. VII 360, **27.** 139, **80.** 47.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Verstaatlichung des Telegraphen- und Fernsprechwesens vom Generalpostmeister empfohlen **15.** Jahrg. VII 328, **81.** 30, **80.** 40, **27.** 194.
Asien. China. Optische Telegraphie in den ältesten Zeiten (Feuersignale) **50.** I. Hälfte 42.
— Japan. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1900 bis 1910 **27.** 191. 194.
Australien. Versuche mit dem Selbstanschlußbetrieb. **27.** 68.

IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Allgemeines. Antennen, über die Beseitigung der . . . bei der drahtlosen Telegraphie, von Dr. Zehnder, Professor **80.** 11, **66.** 98, **81.** 37.
— Ein weiterer Ausbau der Formel für die Frequenz der Lichtbogenschwingungen, von Nasmyth **35.** Bd. V 269.
— Ausbreitung des Telefunkensystems **49.** 5, **15.** Jahrg. VII 297, **20.** 46.
— Beitrag zur Frage nach den Strahlungsfähigkeiten der Antennen, von Barreca **35.** Bd. V 285.
— Dämpfungsmesser für die Praxis der drahtlosen Telegraphie **27.** 1240.
— Demonstrationsapparat für tönende Löschfunken (von der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie) **56.** Jahrg. XXIII 159.
— Diebstahl funkentelegraphischer Nachrichten (Auffangen eines telegraphischen Zeitungsberichts von privaten Funkenstationen in Californien, Rechtstreit) **23.** 534.
— Dielektrizitätskonstante und Leitfähigkeit der Gesteine **81.** 666.
— Drachenflieger und Radiographie **81.** 590.
— Über den dämpfenden Einfluß der Erde auf Antennenschwingungen, von Reich **35.** Bd. V 253.
— Radiotelegraphische Empfangsversuche im Freiballon, von Prof. Dr. Mosler, Dipl.-Ing. **27.** 1204.
— Die jüngste Entwicklung der drahtlosen Telegraphie, von Thurn, Ober-Postpraktikant **23.** 69.
— Die Erdströme in der Nähe einer Sendeantenne **81.** 665.
— Über die Frequenz der elektrischen Schwingungen in einem Funken **81.** 612.
— Funkentelegramme ohne Zuhilfenahme von Luftdrähten durch die Wüste, Versuche von Marconi in Tripolis **66.** 169.

Allgemeines. Die Funkentelegraphie im öffentlichen Verkehr, von Thurn, Ober-Postpraktikant **71.** Jahrg. 1911/12 461.

— Über die Geheimhaltung drahtloser Telegramme, von Zehnder **81.** 620, **44.** 42, **15.** Jahrg. VII 312, **4.** Jahrg. II 252.
— Hertzscher Kompaß, Empfangsversuche mit dem drahtlosen Kompaß **27.** 19.
— Instrumentarium zur Untersuchung von Mineralien auf Wellenempfindlichkeit und Demonstration elektrischer Schwingungen **27.** 137.
— Zur internationalen Radiokonferenz London 1912 **81.** 607. 628. 657. 59, **80.** 266. 276, **27.** 1306, 69, **39.** 299, **23.** 5, **15.** Jahrg. VII 297, **71.** Jahrg. 1911/12 513.
— Eine neue Kondensatorausführung **56.** Jahrg. XXIII Beil. 81.
— Konkurrenzkampf Telefunken gegen Marconi, Rechtstreit der Firma Siemens Brothers & Co. in London als Inhaberin der englischen Patentrechte des deutschen Telefunkensystems mit der Marconi Wireless Telegraph Co. in London **15.** Jahrg. VII 262. **34.** 878. 57, **27.** 194.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie **80.** 279, **44.** 3629. 83, **49.** 416, **27.** 46, **4.** Jahrg. II 268, **66.** 147, **23.** 47, **15.** Jahrg. VII 360.
— Geographische Messungen mittels drahtloser Telegraphie **27.** 194.
— Ein verbessertes Mikrophon für drahtloses Fernsprechen **15.** Jahrg. VII 312.
— Ozean-Briefe (Brieftelegramme, die drahtlos als Telegramme und später als Briefe vom nächsten Anlaufshafen weiterbefördert werden, Einrichtung der Deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H. im Interesse der Seereisenden) **15.** Jahrg. VII 310, **34.** 59, **20.** 109, **54.** 43, **27.** 139, **81.** 58.
— Ein Präzisionsdrehplattenkondensator und eine Methode zum Vergleichen von Kapazitäten, von Dr. Seibt **81.** 649.
— Radiotelegraphenstatistik für 1909 **39.** 12.
— Resonanz in gekoppelten Schwingungskreisen **27.** 1214.
— Saßnitz–Trelleborg, Einrichtung einer funkentelegraphischen Verbindung zwischen Saßnitz und Trelleborg **27.** 19, **81.** 77.
— Drahtlose Schnelltelegraphie **27.** 1214. 1275, **15.** Jahrg. VII 261.
— Schwingungszahlen und Dämpfungskoeffizienten gekoppelter Oszillatoren, von John Stone-Stone **27.** 111.
— Sonnenlicht, Gebirge und Wellentelegraphie, von Schwarzhaupt, Ingenieur **27.** 1313, **66.** 166.
— Der heutige Stand der drahtlosen Telegraphie, von Graf von Arco **81.** 67.
— Die rechtliche Stellung des Kapitäns zum Bordtelegraphisten **34.** 7. 41.
— Stoßerregung und Löschfunkenstrecke für enge Koppelung **15.** Jahrg VII 301.
— Über die Strahlung einer geneigten Antenne, von Garbasso **35.** Bd. V 280.
— Telefunken-Gesellschaft, Rückblick auf die Tätigkeit der . . . (geschäftliche Tätigkeit von Ende 1904 bis Ende 1905) **81.** 49. 76.
— Die drahtlose Telegraphie, von Dr. Poulsen **4.** Jahrg. II 254.
— Die drahtlose Telegraphie in und mit den Kolonien **25.** 897, **15.** Jahrg. VII 274, **27.** 1306, **80.** 282, **23.** 46, **50.** I. Hälfte Handelsnachrichten 26.
— Die drahtlose Telegraphie im Dienste der Seefischerei **34.** 864.
— Drahtlose Telegraphie mit wagerechten Antennen **81.** 613, **15.** Jahrg. VII 269, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 49.
— Drahtlose Telegraphie mit besonderer Berücksichtigung von Schiffsinstallationen, Vortrag des Direktors der Telefunken-Gesellschaft (Berlin) Bredow **23.** 524, **34.** 862, **28.** 832, **27.** 1275, **81.** 635. 662, **65.** Jahrg. XIV 285, **42.** 37.
— Telegraphie auf See, von Ohlsberg, Telegraphensekretär **23.** 562. 2. 10.
— Drahtlose Telegraphie und Luftschiffahrt, von Lubowsky **27.** 1265.
— Drahtlose Telephonie durch das Meer, Erfindung des amerikanischen Ingenieurs Sharman **66.** 1092, **20.** 13, **35.** Bd. V 296.
— Theorie der gleichzeitigen Messung von Sende- und Empfangstrom, von Barkhausen **35.** Bd. V 261.
— Tickerempfang mit aperiodischem Kreise **81.** 665, **27.** 132.
— Der Tonverstärker mit Zellenschreiber **35.** Bd. V 301.
— Unterseeboote, Fernsteuerung von . . . durch Hertzsche Wellen **81.** 590.
— Verbesserungen im Radiotelegraphie-System Bellini-Tosi mit gerichteten Wellen **81.** 22.
— Versuche mit gekoppelten Hochfrequenzkreisen **27.** 1274.
— Verzeichnis der Funkentelegraphenstationen, von Jentsch **35.** Bd. V 311.
— Wetternachrichten (Funkentelegraphendienst auf den Schiffen) **2.** 15.
— Ein direkt zeigender Wellenmesser **27.** 1306.

Deutschland. Die Funkentelegraphie im Dienste der Erdbebenforschung, Übermittlung der Zeitzeichen durch die Station Norddeich **49.** 62.

Deutschland. Das Laboratorium auf dem Luftschiffe Schwaben, von Dr. Dieckmann, Privatdozent (drahtlos-telegraphische Probleme) **56.** Jahrg. XXIII 241, **23.** 39, **81.** 58.
— Militär-Telefunkenstationen, neue verbesserte . . . **81.** 619. 50.
— Der Nauener Telefunkenturm **81.** 590, **66.** 1069. 1070 38, **71.** Jahrg. 1911/12 513.
— Drahtlose Telegraphie auf deutschen Seeschiffen **15.** Jahrg. VII 261.
— Funkentelegraphischer Wetternachrichtendienst **27.** 139.
— Zentrale für Zeitübertragung durch drahtlose Telegraphie bei Fulda (zum Betriebe der öffentlichen Uhren in Deutschland) **20.** 14, **66.** 64, **81.** 3, **54.** 29, **27.** 91, **71.** Jahrg. 1911/12 514, **49.** 53, **80.** 47.
England. Funkentelegraphendienst, Einrichtung eines Netzes funkentelegraphischer Verbindungen für alle Teile des englischen Weltreichs usw. **27.** 1214, **15.** Jahrg. VII 261, **23.** 2, **42.** 63, **20.** 13, **39.** 24, **71.** Jahrg. 1911/12 510. **56.** Jahrg. XXIII Beil. 77.
Frankreich. Die Funkentelegraphie im Inland und in den Kolonien **23.** 519, **39.** 275, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 61, **4.** Jahrg. II 292.
— Gesetz, betr. die unberechtigte Benutzung der vom Eiffelturm ausgesandten Zeitsignale **49.** 53.
— Vergrößerung der Station für drahtlose Telegraphie am Eiffelturm **49.** 401. 62, **27.** 166.
Italien. Errichtung einer Radiotelegraphenstation bei Rom **39.** 275, **80.** 272.
Norwegen. Radiotelegraphenstation auf Spitzbergen **39.** 275, **49.** 385, **81.** 590, **71.** Jahrg 1911/12 426, **27.** 1275. 19. 91, **15.** Jahrg. VII 279, **66.** 1092. 39, **80.** 8.
Rußland. Errichtung funkentelegraphischer Stationen **27.** 1214. 91. 194, **34.** 106.
Schweden. Errichtung einer Funkentelegraphenstation bei Stockholm **27.** 19. 46, **71.** Jahrg. 1911/12 467, **15.** Jahrg. VII 329, **81.** 77.
Spanien. Einführung des Systems »tönende Löschfunken« **27.** 1214, **15.** Jahrg. VII 279.
Afrika. Funken-Telegraphen-Küstenstationen in den deutschen Schutzgebieten **15.** Jahrg. VII 312, **20.** 109.
— Ägypten. Errichtung einer Funkenstation in Port Said **27.** 69.
— Marokko. Die drahtlose Telegraphie in Marokko, von Walter **81.** 21, **27.** 166.
Amerika. Argentinien. Errichtung neuer Radiostationen, Verpflichtung der argentinische Häfen anlaufenden Schiffe zur Ausrüstung mit Bordstationen **80.** 7.
— Brasilien. Errichtung von Stationen für drahtlose Telegraphie **27.** 1214. 166.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Ankauf von kleinen drahtlosen »Empfangstationen« zur Ausrüstung der amerikanischen Fischerboote durch die Regierung **15.** Jahrg. VII 262, **81.** 633, **27.** 1306, **71.** Jahrg. 1911/12 514.
— — Errichtung einer großen Radiotelegraphenstation bei Washington **39.** 275, **71.** Jahrg. 1911/12 426, **54.** 9.
— — Die Funkentelegraphie in der Marine **42.** 1612.
— — Die radiotelephonische Station des Elektrotechnikers Dubilier in der Nähe von Seattle **56.** Jahrg. XXIII 311.
Asien. China. Errichtung einer funkentelegraphischen Verbindung zwischen Peking und Nanking **27.** 166.
— Britisch Indien. Errichtung von Funkentelegraphenstationen **27.** 1240. 166.
Australien. Errichtung von Funkenstationen in den deutschen Südsee-Kolonien **71.** Jahrg. 1911/12 467, **27.** 46, **20.** 46.
— Herstellung eines funkentelegraphischen Netzes auf dem Festland und in Neuseeland (System der »tönenden Löschfunken«) **71.** Jahrg. 1911/12 426, **27.** 1275.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 8. BERLIN, APRIL. **1912.**

INHALT:

Die Beratung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Rechnungsjahr 1912 im Reichstage.

Bei der ersten Lesung des Reichshaushalts-Etats für das Rechnungsjahr 1912 überwies der Reichstag vom Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Kap. 1 (Einnahme) und Kap. 85, Titel 17, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 32, 37, 50, 51, 52, 55, 56 und 63 der fortdauernden Ausgaben sowie die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats und die Ausgaben des außerordentlichen Etats an die Kommission für den Reichshaushalts-Etat. Auf Antrag der Kommission wurden ihr nachträglich noch Titel 38a bis d und f zur Vorberatung zugeteilt. Die Kommissions-Beratungen fanden am 7., 8.. 12. und 13. März statt. Im Anschluß an die verschiedenen Etatstitel wurden dabei in der Hauptsache nachstehende Punkte eingehend erörtert:

Übertragung minderwertiger Arbeiten, die jetzt von höher besoldeten Beamten wahrgenommen werden, auf minderbesoldete Beamte;

Besoldungsverhältnisse der mittleren Beamten und der Unterbeamten;

Besoldungs- und Anstellungsverhältnisse der Postboten;

Anstellungs- und Dienstverhältnisse der Gehilfinnen;

Grundsätze über die Gewährung von Unterstützungen und außerordentlichen Vergütungen, namentlich von Weihnachts- und Neujahrsvergütungen;

Einrichtung von Krankenkassen für die nicht krankenversicherungspflichtigen Post- und Telegraphenunterbeamten;

Übernahme der Kosten neuer Telegraphen- und Fernsprechanlagen auf die einmaligen Ausgaben oder auf den außerordentlichen Etat;

Beschaffung der Apparate und Materialien für den Telegraphen- und Fernsprechbetrieb;

Schaffung eines sicheren Arbeitsverhältnisses für die Telegraphenarbeiter, die viele Jahre bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung beschäftigt sind und infolge ihres vorgerückten Lebensalters keine Aussicht auf etatsmäßige Anstellung haben;

Einrichtung einer Pensionskasse für die Telegraphenarbeiter;

Weiterführung des deutsch-südamerikanischen Kabels von Monrovia über Togo nach Kamerun; Herstellung einer funkentelegraphischen Verbindung zwischen Nauen und Togo und Kamerun; Herstellung und Betrieb eines Funkentelegraphennetzes in der Südsee;

Schaffung eines Ausgleichsfonds, in den die über den Etat erzielten Überschüsse fließen sollen, um bei einem Heruntergehen der Einnahmen Fehlbeträge daraus zu decken;

Erhebung eines Zuschlagportos für postlagernde Sendungen.

Im übrigen wurden die Einnahme-Titel, die Titel der fortdauernden Ausgaben und Kap. 4 des außerordentlichen Etats ohne Änderung angenommen; auch die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats blieben im wesentlichen unverändert. Auf die in der Kommission gestellten Anträge wurden folgende Resolutionen angenommen:

»Der Reichstag wolle beschließen:

a) den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, bei den verbündeten Regierungen dahin zu wirken, daß noch in einem Nachtragsetat den Ober-Post- und Telegraphenassistenten (Titel 4, 18, 22) sowie den Vorstehern der Postämter III, welche vor dem 1. Januar 1900 in den Dienst der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung eingetreten sind, soweit sie drei Jahre lang im Genusse des Höchstgehalts gewesen sind, eine persönliche Zulage von 300 Mark gewährt werde;

b) 1. die verbündeten Regierungen zu ersuchen, eine Revision des Besoldungsgesetzes in dem Sinne vorzunehmen, daß die in der zweiten Lesung der Besoldungsordnung vom Reichstage beschlossenen Gehaltssätze insbesondere für Postschaffner und Postassistenten durchgeführt werden;

2. die verbündeten Regierungen zu ersuchen, geeignete Maßnahmen in Erwägung zu ziehen, durch welche eine gerechte Beseitigung der in der Festsetzung der Bezüge, insbesondere des Wohnungsgeldzuschusses für die Postunterbeamten in einzelnen Fällen hervorgetretenen Härten und Unstimmigkeiten bewirkt wird, und vom Reichstag in einem Nachtragsetat die dafür erforderlichen Mittel anzufordern;

3. den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, durch welche

α) die in der Reichs-Postverwaltung beschäftigten Personen eine den örtlichen Lohn- und Lebensverhältnissen entsprechende Bezahlung erhalten,

β) die Anwärter für die Schaffnerklasse bei der Reichs-Postverwaltung nach durchschnittlich zehnjähriger Beschäftigung in der Regel etatsmäßig angestellt werden.«

Die zweite Lesung des Postetats im Reichstage fand am 23., 26., 27. und 28. März statt. Am ersten Tage sprach der Abgeordnete Zubeil (Sd.) bei der



allgemeinen Aussprache zum Titel »Gehalt des Staatssekretärs« über die Besoldungsreform, Postpersonalien, Weihnachtsvergütungen, Dienstleistungsmaß und Bemessung des Wohnungsgeldzuschusses. Im weiteren verbreitete er sich über Vorkommnisse bei einzelnen Verkehrsanstalten.

Am 26. März nahm zunächst der Abgeordnete Duffner (Z.) das Wort. Er erörterte an der Hand des letzten Verwaltungsberichts die erfreuliche Entwicklung des Reichs-Post- und Telegraphenwesens, namentlich auch in finanzieller Hinsicht, und wies auf die Riesensumme an Arbeit hin, die von dem großen Beamtenkörper, von dem obersten Leiter der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bis herunter zum letzten Postboten und Arbeiter, geleistet worden sei und noch geleistet werde, eine Arbeit, die alle Anerkennung verdiene. Im Anschluß daran gab er der Hoffnung Ausdruck, daß mit Rücksicht auf die große Zunahme des Reinüberschusses die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sich den verschiedenen Wünschen des Reichstags entgegenkommend zeigen werde. Zunächst handele es sich um Beseitigung von Unstimmigkeiten, die der Besoldungsordnung von 1909 anhaften. In dieser Beziehung läge dem Reichstag eine Reihe von Anträgen vor. Von seinen politischen Freunden sei der Antrag eingebracht worden, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, alsbald

A. Gesetzentwürfe vorzulegen, durch welche

1. den Altpensionären das Ruhegehalt entsprechend dem gesunkenen Geldwert in angemessener Weise erhöht wird;
2. die in der zweiten Lesung der Besoldungsordnung vom Reichstage beschlossenen Gehaltssätze insbesondere für Postschaffner und Postassistenten durchgeführt werden;

B. die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, durch welche

1. die in der Reichs-Postverwaltung beschäftigten Personen eine den örtlichen Lohn- und Lebensverhältnissen entsprechende Bezahlung erhalten;
2. die Beamten für die Schaffnerklasse bei der Reichs-Postverwaltung nach durchschnittlich zehnjähriger Beschäftigung in der Regel etatsmäßig angestellt werden.

Nach eingehender Begründung dieses Antrags sprach der Redner den Wunsch aus, Dienststunden und Sonntagsruhe, namentlich der Telegraphenbeamten, besser zu regeln. Ferner gab er der Erwägung anheim, den Sonntagsdienst wie den Nachtdienst anderthalbfach zu rechnen sowie den Postagenten, wo es notwendig sei, Erholungsurlaub unter Übernahme der Stellvertretungskosten auf die Reichskasse zu gewähren und die Frage einer Alters-, Witwen- und Waisenversorgung für die Postagenten erneut zu prüfen.

Sodann kam der Redner auf den in der Kommission abgelehnten Antrag wegen Erhöhung des Portos für postlagernde Sendungen zurück. Die Maßnahme solle dazu beitragen, der Verbreitung unsittlicher Literatur, namentlich unter der Jugend, entgegenzutreten und Mehrforderungen, die an den Postetat gestellt werden, zu decken. Im weiteren brachte er Klagen von Gewerbetreibenden zur Sprache, daß bei Lieferungen für Reichsbetriebe, bei Neubauten namentlich, die Schlußabrechnungen sich sehr lange hinzögen. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mache davon keine Ausnahme, wie das durch die im Etat für die Bauten vorbehaltenen Restbeträge bestätigt werde. Zur Einschränkung der Kreditwirtschaft müßten die Reichsbehörden in bezug auf Zahlungen

und Abrechnungen mit einem guten Beispiele vorangehen. Bei den Bauten selbst müßten die Städte, wenn sie besondere Anforderungen in bezug auf die Bauweise, auf kunstvollen Fassadenbau oder auf die Bebauung eines bestimmten Platzes stellten, zu den Mehrkosten herangezogen werden.

Sodann sprach er sein Befremden darüber aus, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung an eine Anzahl von Gemeinden mit der Forderung herangetreten sei, Zuschüsse zur Aufrechterhaltung lange bestehender Personenpostverbindungen zu leisten. Solche Maßnahmen würden die ländlichen Orte, denen die Erfüllung ihrer Aufgaben ohnehin schon sehr schwer werde, stark belasten und der Reichskasse nicht viel eintragen. Angesichts der hohen Überschüsse sollten sie unterlassen werden. Zu wünschen wäre, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Bitten vom platten Lande und aus den Gebirgsgegenden auf Errichtung von Personenposten in höherem Maße als bisher Rechnung trüge.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte: »Meine Herren, ich bin dem Herrn Vorredner dankbar für den warmen Ton, den er angeschlagen hat, und mit dem er für die zahlreichen Beamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung eingetreten ist. Die Leitung der Reichs-Postverwaltung hat dasselbe warme Herz für die Beamten. Aber man muß eins berücksichtigen. Die Herren wissen ganz genau, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung über die großen Überschüsse nicht allein zugunsten ihres großen Beamtenheeres verfügen kann, sondern daß sie die Überschüsse an die Reichskasse abzuliefern hat. Man kann schließlich nicht von dem Grundsatz ausgehen: weil eine Verwaltung viel Überschüsse erzielt, darum müssen die Beamten dieser Verwaltung besonders günstig gestellt werden. Denn dann kämen wir dazu, daß die Justizbeamten eigentlich gar nichts erhalten könnten.

(Heiterkeit und Zurufe.)

Das wollen wir doch alle nicht, das ist doch unmöglich. Die Besoldung der Beamten der einzelnen Reichsverwaltungen muß gleichmäßig sein. Wir dürfen in einer Beziehung dankbar sein, daß die Besoldungsordnung etwas Ordnung in die Verhältnisse gebracht hat. Denn die älteren Herren wissen ganz genau, wie es früher war: da traten einzelne Abgeordnete für diese oder jene Kategorie der Beamten ein, der Reichstag und die Regierung gaben dem nach, und nun entstanden alle die Verschiedenheiten, die durch die Besoldungsordnung — wie ich zugeben muß — für einen Teil in unerwünschter Weise beseitigt worden sind, und die dazu geführt haben, ein allgemeines System aufzustellen und die gleichartigen Kategorien von Beamten zusammenzulegen. Dabei war es unvermeidbar, daß Beamte, die schon günstiger standen, nicht so viel Aufbesserung bekamen wie andere Gattungen, die bisher etwas als Stiefkind behandelt waren und die nun größere Zulagen bekamen.

Das ist ja auch der Hauptstreit bei den großen Kategorien der Post- und Eisenbahnassistenten gewesen. Für die Postassistenten schlug hier im hohen Hause immer ein sehr warmes Herz, und infolge des warmen Eintretens des Reichstags bekamen sie seinerzeit eine Zulage: ihr Gehalt wurde über das Maximum der Eisenbahnassistenten erhöht. Das wurde nachher wieder ausgeglichen, und nun wurde der Schluß gezogen: wir bekommen bloß soviel, die anderen bekommen viel mehr.

Bei der ganzen Besoldungsordnung ist man davon ausgegangen, Verschiedenheiten auszugleichen und ein festes Maß für die Gehaltsregelung zu schaffen. Wenn Sie anfangen, auszubessern, dann ist es unvermeidlich, daß sofort die Hydra mit 1000 Köpfen kommt. Denn Sie wissen ganz genau: es sind nicht bloß die Postbeamten, deren Wünsche nicht voll erfüllt sind, sondern auch in anderen Verwaltungen sind Wünsche unberücksichtigt geblieben, weil man sich gesagt hat: wir können nicht weiter gehen.



Das sind die Gesichtspunkte, die maßgebend für diese Frage gewesen sind. Bei allem Wohlwollen für die einzelnen Beamtenkategorien muß im Auge behalten werden: wenn die Frage aufgerollt wird, so ist kein Ende abzusehen; dann darf das nicht allein bei den Postbeamten geschehen, sondern muß bei allen Beamten der gleichen Kategorie erfolgen, und das bringt die Finanzverwaltung in die schwierigste Lage. Man muß — der Vertreter des Reichsschatzamts, mein Herr Kollege Kühn, ist nicht hier, um Ihnen das selbst zu sagen — bei allen diesen Wünschen sehr vorsichtig sein, und man darf nicht auf alles eingehen.

Unter den Resolutionen, die hier eingebracht sind, befinden sich zwei, die die Kategorie der Assistenten betreffen, und zwar will die eine Resolution eine Zulage von 300 *Mark für die Ober-Postassistenten*, die zweite will allgemein die *Gehälter der Assistentenklasse auf die Sätze bringen*, die seinerzeit bei der *zweiten Lesung des Besoldungsgesetzes vorgesehen* waren. Wenn beide Resolutionen zur Annahme gelangten, würde der Wunsch des Hauses dahin gehen, daß erstens die Gehälter der Assistenten erhöht würden auf 1800 bis 3600 Mark, und daß außerdem durch die zweite Resolution den Ober-Postassistenten noch eine pensionsfähige Zulage von 300 Mark gegeben würde. Ich habe bisher nicht gehört, daß dies der Wunsch des Hauses gewesen ist. Es würde bei der Annahme dieser Resolutionen mit Vorsicht vorzugehen sein: wenn die erste Annahme findet, würde die zweite nicht angenommen werden dürfen.

(Rufe aus der Mitte: Umgekehrt!)

— Auch umgekehrt, aber jedenfalls nicht alle beide.

(Heiterkeit.)

Dann ist weiter die Resolution eingebracht worden, man solle die *Anwärter* für den Unterbeamtendienst *tunlichst nach zehn Jahren in der Schaffnerklasse anstellen*. Die Anstellung der Postboten, der Telegraphenarbeiter, der Postillione ist eine sehr schwierige Frage, weil meist die Anwärter in dem Bezirke bleiben wollen, wo sie angenommen sind. Versetzungen durch das ganze Reich können nicht stattfinden, weil die Unterbeamten dann an den neuen Orten sich nicht wohlfühlen würden und auch den Anforderungen nicht entsprechen könnten. Nun ist die Verwaltung bestrebt gewesen, den Übelstand auszugleichen, der sich dadurch ergibt, daß in den Industriebezirken eine große Vermehrung von Schaffnerstellen stattfindet, während in den ländlichen Bezirken nur die Landbriefträgerstellen zunehmen. Wie in der Kommission zur Sprache gekommen ist, geht der Wunsch dahin, daß die Unterbeamten tunlichst nach zehn Jahren in eine feste Stellung kommen, also Gehalt und Wohnungsgeldzuschuß erhalten. Durch die Besoldungsordnung sind die Verhältnisse günstiger geworden insofern, als beide Unterbeamtenkategorien jetzt dasselbe Minimum haben; beide Kategorien fangen mit 1100 Mark Gehalt an und haben daneben Wohnungsgeldzuschuß. Die Wartezeit bis zur Anstellung in der Schaffnerklasse dauert in einzelnen Bezirken 14 Jahre, in anderen Bezirken 12 Jahre und in einigen Bezirken, wo die Verhältnisse sehr günstig liegen, vielleicht noch kürzere Zeit. Aber das muß ich erklären: daß die Anwärter tunlichst nach 10 Jahren in die Schaffnerklasse kommen, ist nicht möglich. Es kann nur angestrebt werden, die etatsmäßige Anstellung möglichst zu beschleunigen, gleichviel in welcher Klasse. Sie würden den Wunsch also dahin zu fassen haben, daß die Zivilanwärter tunlichst in 10 Jahren in eine etatsmäßige Stellung kommen, d. h. entweder Landbriefträger oder Schaffner werden. Das hoffen wir durch Verlegung von Stellen zu erreichen, indem wir die Zahl der vorhandenen Anwärter berücksichtigen.

(Bravo! im Zentrum.)

Aber in der vorliegenden Form ist die Resolution undurchführbar. Ich möchte

die Herren bitten, statt »die Anwärter für die Schaffnerklasse« zu setzen: »die Zivilanwärter für die Unterbeamtenklasse« sollen in der Regel nach durchschnittlich 10 Jahren in eine feste Stellung kommen, etatsmäßig angestellt werden.

Nun hat sich der Herr Vorredner über das Maß der Dienststunden und der Sonntagsruhe ausgelassen. Er hat vollständig recht, daß gerade seine Partei — zuerst der verstorbene Abgeordnete Lingens — dauernd für die Sonntagsruhe der Unterbeamten eingetreten ist. Es ist auch in der Richtung bereits viel geschehen. Die Herren dürfen überzeugt sein, daß wir eingehend verfolgen, wie sich die Zahl der Dienststunden und die Sonntagsruhe bei dem Personal gestaltet, und wir haben bereits Anfang des vorigen Jahres wahrgenommen, daß in dem Dienststundenmaße vielleicht bei einzelnen eine Vermehrung eingetreten ist, die über das Maß des Zulässigen hinausgeht. Wir haben dann nähere Ermittlungen angestellt, und es hat sich dabei herausgestellt, daß sich im Durchschnitt die Beschäftigung der Unterbeamten um 12 Minuten in der Woche erhöht hat, und daß in der Sonntagsruhe eine ungünstige Wendung gegen früher eingetreten ist. Ich darf Ihnen von einer Verfügung Kenntnis geben, die über die Sonntagsruhe im November vorigen Jahres erlassen worden ist, dahin gehend:

> Die Sonntagsruhe der Unterbeamten hat sich im dortigen Bezirk im Jahre 1911 gegen das Jahr 1909 verschlechtert. Dies ist unerwünscht. Das Reichs-Postamt legt Wert darauf, daß den Beamten und Unterbeamten Sonntagsruhe in solchem Umfange gewährt wird, als es mit den dienstlichen und finanziellen Verhältnissen der Verwaltung irgend verträglich ist. Es ist anzustreben, möglichst bald wenigstens den früheren Stand wieder zu erreichen.

Die Beamten und Unterbeamten sollen in einem Zeitraume von zwei Wochen mindestens für einen Sonntag, sei es für einen ganzen Tag oder für zwei halbe Tage, vom Dienste befreit werden. Es freut mich, Ihnen mitteilen zu können, daß über dieses Mindestmaß der Sonntagsruhe weit hinausgegangen wird. Die Zahl derjenigen, die Sonntagsruhe über das festgesetzte Maß hinaus genießen, ist seit 1904 gestiegen bei den männlichen Beamten von 61,5 Prozent auf 78,2 Prozent, also um 16,7 Prozent, bei den weiblichen Beamten von 80,8 Prozent auf 92,8 Prozent, also um 12 Prozent, und bei den Unterbeamten von 42,9 Prozent auf 53,5 Prozent, also um 10,6 Prozent. Sie können aus diesen Zahlen ersehen, daß immer weiter vorgeschritten wird und dem Personal, soweit irgend angängig, Erleichterungen geschaffen werden.

Betreffs des Leistungsmaßes ist im Februar vorigen Jahres den Ober-Postdirektoren gesagt worden:

> Wie aus dem Bericht und den vorgelegten Übersichten hervorgeht, ist das wöchentliche Leistungsmaß der Unterbeamten seit Oktober 1909 bei mehreren Verkehrsanstalten des dortigen Bezirks, namentlich bei größeren Ämtern, nicht unbeträchtlich erhöht worden. Es würde den diesseitigen Absichten nicht entsprechen, wenn die Dienststunden über die Zahl hinaus erhöht sein sollten, welche nach der Schwierigkeit des Dienstes und der Inanspruchnahme des Personals für angemessen zu erachten ist. Die Verhältnisse sind hiernach zu prüfen. Ergibt sich dabei, daß das Leistungsmaß zu hoch ist, so ist das Personal zu verstärken.

Also Sie sehen auch hieraus, daß die Sache eingehend verfolgt wird, und daß wir da Besserungen anstreben, wo es notwendig ist.

Das muß ich aber sagen: gewisse Wünsche gehen auch über das Maß dessen hinaus, was wir zugestehen können; so der Wunsch, den Sonntagsdienst anderthalbfach zu rechnen, wie es jetzt mit dem Nachtdienste geschieht, und den Nacht-

dienst nicht von 10 Uhr ab anderthalbfach zu rechnen, sondern schon von 8 Uhr ab. Diese Vorschläge scheinen ja ziemlich harmlos; aber wenn Sie sich einmal die finanzielle Seite der Sache ansähen, so würden Sie finden, daß dieser kleine — wie Sie ihn nennen werden — Vorschlag 12 Millionen Mark jährlich kostet.

(Hört! hört! im Zentrum.)

Wir halten also das Leistungsmaß, das wir fordern, für nicht zu hoch, und ich muß daher erklären, daß dieser Resolution keine Folge gegeben werden könnte, weil eben einmal keine Notwendigkeit dafür vorliegt und zweitens ihre Annahme mit einer großen finanziellen Belastung verbunden wäre. Sie dürfen übrigens bei der ganzen Angelegenheit nicht vergessen, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die einzige Verwaltung ist, die überhaupt den Nachtdienst anderthalbfach rechnet.

(Sehr richtig! im Zentrum.)

Wir haben das bei keiner anderen Verwaltung.

Dann ist der Herr Vorredner wieder auf die Frage der Agenten gekommen. Er hat ganz recht, wenn er Zweifel darüber hegt, ob alle Agenten schließlich den Wunsch haben, einer Versicherung beizutreten und hohe Beiträge zu zahlen. Ich habe früher schon die Ehre gehabt, auseinanderzusetzen, daß die Agenten eigentlich nicht geeignet sind für eine solche Kasse, und zwar schon um deswillen, weil unter den 10 000 Agenten sehr viele gar nicht das Bedürfnis nach einer besonderen Pension haben; denn ein großer Teil bezieht bereits eine Pension. 2160 Agenten sind durch ihren Hauptberuf in einer anderen Beamtenstellung, die ihnen, wenn sie nicht mehr dem Dienste genügen, eine Pension bringt, oder es sind überhaupt schon Pensionäre, die die Nebeneinnahme als Postagent gern noch mitnehmen. Wir dürfen nicht vergessen, daß die Verwaltung einer Postagentur eine Nebenbeschäftigung darstellt, wir übertragen sie an Personen, die in den Orten ansässig sind und Zeit dazu haben. Die Dauer ihrer Beschäftigung ist keine so übermäßige, denn die Zahl ihrer Dienststunden wird bei den meisten kaum 6 bis 7 Stunden täglich betragen. Dann bitte ich, zu berücksichtigen, daß sich die Agenturen hauptsächlich auf dem Lande befinden, und die Agenten infolgedessen nicht wie in den großen Orten ihre ganze Dienstzeit am Schalter zuzubringen haben. Der Agent ist vollständig frei; entweder er oder einer seiner Angehörigen nimmt die Sendungen ab, telegraphiert oder vermittelt die Ferngespräche. Man darf auch nicht vergessen, daß die Vergütung für diese Stellen unter Umständen 1000 Mark und noch mehr jährlich beträgt, und das will auf dem Lande immerhin etwas sagen. Auch der Wunsch, daß den Agenten alljährlich Erholungsurlaub bewilligt werden möchte, geht über das Maß hinaus; denn der Agent kann sich ja jederzeit vertreten lassen. Wir bitten doch mit allen diesen Urlaubswünschen nicht zu weit zu gehen. Postagenten, die selbständige Handwerker und Kaufleute sind, sind durch ihr Geschäft daran gehindert, regelmäßig Erholungsurlaub zu nehmen; diese Agenten sind unter Umständen so gesund, daß sie gar keinen Urlaub nötig haben. Sie wohnen in kleinen Orten, wo das nervenzerrüttende Geräusch, unter dem wir in den Großstädten zu leiden haben, nicht auf sie wirkt. Nun haben wir auch ausrechnen lassen, wie hoch die Beiträge bei Gründung einer solchen Kasse sein würden, und da hat sich herausgestellt, daß, wenn alle Agenten gezwungen werden, einer solchen Kasse beizutreten, der Beitrag 7 bis 10 Prozent ihres Gehalts betragen würde. Das wird natürlich sehr vielen nicht passen, denn zum Teil haben sie bei ihrer Vermögenslage eine Pension nicht nötig, zum Teil beziehen sie schon eine solche. Ein großer Teil, nämlich 3400, für die die Stellung als Postagent den Hauptberuf bildet, unterliegt der Invalidenversicherung und vom nächsten Jahre ab auch der An-



gestelltenversicherung; für diese ist also auch ausreichend gesorgt. Außerdem zahlen wir denjenigen Agenten, die lange bei uns tätig gewesen sind und in hohem Alter abgehen, eine Unterstützung.

Der Herr Abgeordnete ist dann auf den Vorschlag gekommen, der auch in der Kommission gemacht worden ist, man solle doch für die Postlagersendungen eine Gebühr nehmen. Ich habe bereits in der Kommission zugegeben, daß mancher Unfug durch diese Chiffre- und Lagerbriefe geschehen kann; es ist aber auch nicht zu leugnen, daß diese Einrichtung ihre sehr guten Seiten hat sowohl für den Handelstand wie für den Handwerkerstand, für alle diejenigen, die durch ihren Beruf gezwungen sind, sich auf Reisen zu begeben oder zu wandern. Diese können ja ihre Briefe nicht immer nach Hotels usw. adressieren lassen, aber sie sind sicher, am Postschalter ihre Sendungen zu bekommen. Ich habe bei den Konferenzen, die ich mit Angehörigen der einzelnen Stände gehabt habe, die Frage zur Sprache gebracht, und da ist mir immer entgegengehalten worden, das wäre eine sehr gute Einrichtung, die sollte man nicht ändern.

Nun sagt der Herr Vorredner, man könnte ja eine Gebühr dafür erheben. Aber eine größere Leistung für die Verwaltung liegt doch kaum vor. Anderseits müßten wir, um das überhaupt zu können, eine Gesetzesänderung vornehmen; denn durch das Posttaxgesetz ist es untersagt, für solche Sendungen, die abgeholt werden, eine Gebühr zu erheben. Außerdem würden die Einnahmen aus einer solchen Gebühr ganz gering sein, und es würde auch der gute Zweck, den der Herr Vorredner angeführt hat, nicht erreicht werden; denn die Gebühren würden in den großen Säckel fließen.

Dann ist der Wunsch ausgesprochen worden, wir möchten doch die Rechnungen für die Bauten schneller bezahlen. Ja, da stimmen unsere Wünsche vollständig überein. Wir weisen die Ober-Postdirektionen an, so schnell wie möglich zu zahlen. Wir haben aber die Erfahrung gemacht, daß nicht wir an der Verzögerung schuld sind, sondern die Handwerker, die uns die Rechnungen nicht rechtzeitig bringen. Deswegen ist in der Dienstanweisung Bestimmung getroffen, daß Bauhandwerker, die durch Säumigkeit wiederholt hinderlich werden, bei neuen Bauausführungen nicht mehr zu berücksichtigen sind. Der Herr Vorredner darf übrigens nicht annehmen, daß die Restbeträge, die in manchen Fällen hoch sind, nur von unbezahlten Rechnungen herrühren, sondern darin sind auch die Ersparnisse, die wir bei den Bauten gemacht haben.

Was die Zuschüsse von Gemeinden zu Bauten oder zum Grundstückserwerbe betrifft, so möchte ich folgendes sagen. Es kann sehr wohl vorkommen, daß eine Stadt den Wunsch hat, das Posthaus an einer bestimmten Stelle zu haben, die auch für unsere Verhältnisse günstig gelegen ist. Sollte nun ein solcher Platz teurer sein als ein anderer Platz, der auch unseren Wünschen entspräche, so treten wir an die Gemeinden heran und ersuchen um einen Zuschuß. Das ist mehrfach auch mit Erfolg geschehen.

Was die Personenposten anlangt, so ist von hier aus keine Verfügung ergangen, daß man die Gemeinden zu solchen Leistungen heranziehen solle. Aber die Ober-Postdirektionen sind infolge der vielen Wünsche nach Sparsamkeit nun auch wirklich zum Teil recht sparsam geworden, zum Teil werden sie auch durch den Rechnungshof dazu angehalten. Bei den Revisionen wird festgestellt, daß die Post so und so viel kostet und nur so und so viel einbringt, und dabei stellt sich dann öfter heraus, daß eigentlich recht wenige Personen mit der Personenpost fahren, und daß die Unterhaltung infolgedessen sehr teuer ist. Man tritt dann an die Gemeinden heran und sagt: diese Verbindung läßt sich kaum halten, wollt ihr da etwas zuschießen? Im allgemeinen wird aber gerade dafür gesorgt, daß auf dem Lande, wo ein Bedürfnis vorliegt, auch eine

Verbindung geschaffen wird, ohne daß mit derartigen Anforderungen vorgegangen wird.

Darauf möchte ich mich für jetzt beschränken.«

(Bravo! rechts und im Zentrum.)

Der Abgeordnete Pauli (K.) wies darauf hin, daß die Rede des Abgeordneten Zubeil vom 23. nur dazu diene, die Unterbeamten gegen die vorgesetzte Behörde aufzuhetzen. Herr Zubeil habe sich durch seine Ausführungen nur Zuträgereien zu eigen gemacht. Es sei außerordentlich zu bedauern, daß es Beamte gäbe, die ihm solche Mitteilungen machen. Die Beamten sollten Vertrauen zu ihrer vorgesetzten Behörde haben, die die richtige Stelle sei, an die sie sich mit solchen Kleinigkeiten, wie sie Herr Zubeil vorgebracht habe, zu wenden hätten; er sei überzeugt, daß die Reichs-Postverwaltung begründete Beschwerden abstellen werde. Mit der Ehre eines Beamten sei es ganz unvereinbar, einem Sozialdemokraten Zuträgereien zu machen, wie es auch mit der Ehre eines Beamten unvereinbar sei, einen Sozialdemokraten zu wählen. Im weiteren befürwortete er die Bewilligung der an sich nicht großen Zahl an neuen, durch den gesteigerten Verkehr erforderlichen Stellen, die Erhöhung der Assistentengehälter, die Gründung einer Pensionskasse für die Postagenten, die Gewährung einer Entschädigung an die Postagenten für die Hergabe der Diensträume sowie die Erhöhung der Vergütung der Posthilfstelleninhaber. Ferner bemängelte er, daß der Mittagdienst bei den Postagenturen und den Postanstalten in den kleinen Provinzstädten vielfach auf verschiedene Stunden gelegt sei, wodurch der Fernsprechverkehr behindert werde; einheitliche Dienstzeiten wären wünschenswert. Schließlich sprach der Redner von einem Falle, in dem ein Telegramm verstümmelt angekommen sei und der Empfänger die Kosten der Richtigstellung tragen mußte.

Der Abgeordnete Beck (Nl.) gab zunächst seiner Überzeugung Ausdruck, daß wohl vom ganzen Hause mit der größten Befriedigung und mit einem gewissen freudigen Stolze von dem außerordentlich günstigen Abschlusse des vorliegenden Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Kenntnis genommen worden sei. Besonders sei hervorzuheben, daß bei der fortgesetzten Steigerung der ordentlichen Einnahmen ein fortgesetztes Fallen der fortdauernden Ausgaben bestehe; es sei dies ein erfreuliches Zeugnis für die Art des Betriebs und für die Leistungsfähigkeit und Sparsamkeit der Verwaltung. Der Sparsamkeit seien aber durch das Bedürfnis der wirtschaftlichen und der Verkehrsverhältnisse des Reichs gewisse Grenzen gesetzt. Bei der Entwicklung der einzelnen postalischen Einrichtungen und Anstalten müsse man sich fragen, ob die Verwaltung in der Einrichtung neuer Postagenturen, in der Umwandlung von Agenturen in Postämter dritter Klasse, von Postämtern dritter Klasse in Postämter zweiter Klasse und von Postämtern zweiter Klasse in Postämter erster Klasse nicht zu große Zurückhaltung gezeigt habe. Das wachsende Verkehrsbedürfnis bedinge eine Vermehrung der Beamtenstellen, die sich aber nicht auf alle Beamtenkategorien gleichmäßig auszudehnen brauche, zumal die Postverwaltung auf Vereinfachung der Betriebsformen und auf eine Dezentralisation der Gliederung der ganzen Verwaltung bedacht sei. Anzuerkennen sei ferner die hygienische und soziale Fürsorge der Verwaltung für die Beamten. Im weiteren besprach er die verschiedenen Wünsche der Beamten und die einschlägigen Resolutionen, die Wünsche der Postagenten hinsichtlich der Gewährung von Erholungsurlaub unter Stellung eines Stellvertreters durch die Verwaltung sowie hinsichtlich der Hinterbliebenenfürsorge und einer Fürsorge im Falle der Dienstunfähigkeit. Sodann empfahl er eine Durchsicht des Besoldungsgesetzes und eine erneute Prüfung der Grundsätze für die Bemessung des Wohnungsgeldzuschusses und befürwortete eine andere Regelung der Fahrt-

und Überlagergebühren, die den heutigen Teuerungsverhältnissen nicht mehr entsprächen, sowie eine Erhöhung der Weihnachtsgratifikationen. Im weiteren wandte er sich den Beamtenorganisationen zu, gab seiner Überzeugung Ausdruck, daß die Beamten im vollen Bewußtsein ihrer Pflicht gegenüber dem Staate und gegenüber der Monarchie das Organisationsrecht nicht mißbrauchen würden und bedauerte das Mißtrauen, das die Verwaltung gegen die Organisationen noch immer zu hegen scheine.

Es seien ihm auch eine Reihe von Einzelfällen bekannt geworden, in denen man versucht habe, den Beamten in ihren vornehmsten staatsbürgerlichen Rechten eine Hemmung zu bereiten, in dem Rechte, zu wählen und sich in der Wahlagitation zu betätigen; auch kenne er Fälle, in denen Versetzungen von Beamten angeregt worden seien, die sich in einer einzelnen Kreisen nicht angenehmen Weise politisch betätigt haben. Er könne aber erfreulicherweise mitteilen, daß die Verwaltung in einem Falle den Beamten geschützt und ihn nicht versetzt habe. Diese Rücksicht auf die Freiheit der politischen Betätigung der Beamten innerhalb ihrer staatlichen und nationalen Verpflichtungen möge die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung stets nehmen. Er wiederholte sodann den schon früher vertretenen Wunsch auf Einrichtung eines Postbeirats und auf Einführung des einheitlichen Weltbriefportos und wies auf die Möglichkeit hin, die Postanstalten durch den Scheckverkehr für die öffentlichen und gemeinnützigen Sparkassen dienstbar zu machen.

Der Abgeordnete Kiel (F. Vp.) schloß sich den Wünschen wegen des einheitlichen Weltbriefportos an und bat, beim nächsten Weltpostkongresse wenigstens für die Einführung der einheitlichen Gewichtsgrenze von 20 g für den einfachen Brief im Weltpostverkehr einzutreten. Sodann befürwortete er die Einführung des »Einkilopakets«, den Fortfall der Bestellgelder für Pakete und Wertsendungen, die Zulassung der Barfrankierung bei Einlieferung großer Mengen von Briefen und Drucksachen und die Wiedereinführung des Ankunftstempels für Briefe. Auch empfahl er, der Post die Haftung bei Nachnahmesendungen aufzuerlegen und die Bestimmungen über die Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere zu vereinfachen. Zum Schluß legte er einige Briefumschläge vor, nach denen in gewerblichen Angelegenheiten von der den regierenden Fürsten zustehenden Portofreiheit Gebrauch gemacht zu sein scheine.

Darauf führte der Staatssekretär des Reichs-Postamts folgendes aus: »Meine Herren, es liegt nicht in den Wünschen der Fürsten, daß für gewerbliche Zwecke von dem ihnen zustehenden Rechte auf Portofreiheit Gebrauch gemacht werde. Wenn der Herr Vorredner derartige Umschläge hier niedergelegt hat, so bin ich ihm dankbar und werde der Sache nachgehen.

Der Herr Vorredner hat sich eingangs seiner Rede mit dem Weltpostvereine beschäftigt und den Wunsch ausgesprochen, daß da wieder größere Einheitlichkeit herrschen möge. Ich habe bereits im vorigen Jahre erklärt, daß das auch meinen Wünschen entspricht. Durch die Abänderungen, die Erleichterungen und, sagen wir, Verbesserungen, die erfolgt sind, sind in einzelnen Fällen gewisse Ungereimtheiten eingetreten, die der Herr Vorredner richtig gekennzeichnet hat, und die teilweise in der verschiedenen Bemessung des Gewichts, der Gebühren usw. liegen. Wir werden uns Mühe geben, dahin zu wirken, daß bei dem nächsten Kongresse wieder größere Einheitlichkeit erzielt werde. Schwierig wird das sein bezüglich des Gewichts, weil das Gewicht nicht bei allen Verwaltungen einheitlich ist und die Unze sehr schwer einzurangieren ist.

Der Herr Vorredner hat sich weiter mit der Barfrankierung beschäftigt und gewünscht, man möge doch in dieser Beziehung ein Vorgehen ermöglichen. Ja, das ist eine sehr schwierige Frage. Die Herren mögen sich

gegenwärtig halten angesichts der vielen Millionen, die wir an Porto einnehmen: in dem Moment, wo ein Brief, eine Sendung den Ort verläßt, trägt sie gar keine Zeichen, keine Kontrolle mehr über die Frankierung als die kleine Marke. Diese ist für alle ein leicht erkennbares Zeichen dafür, daß die Gebühren wirklich verrechnet worden sind.. Diese Marke durch die Stempelung zu ersetzen, ist sehr schwer. Zunächst ist ein solcher Stempel leicht nachzumachen. Wir haben früher solche Fälle gehabt, und es sind sehr große Unzuträglichkeiten entstanden und Unterschlagungen vorgekommen. Wir beschäftigten uns deshalb seit Jahren damit, ob nicht das Aufkleben einer Marke gleichzeitig mit dem Stempeln des Briefes zu erzielen ist. Ich freue mich, den Herren mitteilen zu können, daß wir nach den jahrelangen Versuchen jetzt so weit sind, daß eine Maschine konstruiert ist, die gleichzeitig die Briefmarke auf die Briefe klebt, die Briefe zählt und stempelt, so daß wir diese Verrichtungen alle zusammen ausführen können und dadurch eine Erleichterung erreichen. Es wird noch längerer Versuche bedürfen, um zu sehen, ob sich dabei Anstände herausstellen; aber ich hoffe, es wird gehen. Dann erreichen wir gleich zweierlei. Wenn man nämlich die Barfrankierung einführen wollte, so könnte man das nur für das Inland tun, weil der Weltpostverein das Aufkleben einer Marke fordert. Das ist ja sehr verständlich; das hängt mit dem Fortfallen der Abrechnungen zusammen, und jeder Staat will natürlich sicher sein, daß man überall die Frankierung des Briefes erkennen kann.

Der Herr Vorredner ist auch auf den Ankunftstempel zurückgekommen. Ich möchte darauf kurz erwidern: sobald die Verkehrsverhältnisse große und größte Dimensionen annehmen, ist man gezwungen, Vereinfachungen eintreten zu lassen; denn dem Publikum liegt hauptsächlich daran, die Sendung schnell zu bekommen. Wir haben früher die Briefe eingetragen, wie den Herren bekannt ist; wir mußten das beseitigen; wir mußten nach dieser Richtung hin radikal vorgehen, und wir fühlten uns verpflichtet, um die Briefe schnell bestellen zu können, den Ankunftstempel aufzugeben. Ich kann Ihnen nicht in Aussicht stellen, daß da wieder eine Änderung eintreten wird.

Ich möchte dann noch auf einige Bemerkungen der anderen Herren Vorredner eingehen. Da ist von Herrn Abgeordneten Pauli der Wunsch ausgesprochen worden, daß man dahin wirken möchte, daß die Dienststunden auf dem Lande, bei den Agenturen und den nächsten Postämtern immer die gleichen seien. Das ist ein Wunsch, den wir auch haben, der sehr verständlich ist, weil, wie der Herr Abgeordnete richtig geschildert hat, nach Einführung des Fernsprechers während der Mittagszeit sehr schwer eine Unterhaltung zu erzielen ist, wenn die Angestellten alle verschiedene Dienstzeiten haben. Nun haben wir die Ober-Postdirektionen angewiesen, soweit es irgend angängig ist, dahin zu wirken, daß den Wünschen Rechnung getragen wird. In allen Fällen läßt es sich nicht ermöglichen, weil die Ankunft der Posten usw. dem hinderlich ist. Aber ich hoffe, daß wir auch da allmählich so weit kommen werden, daß nach dieser Richtung den Bedürfnissen des Landes vollständig genügt wird.

Der Herr Abgeordnete Pauli klagte — das habe ich nicht recht verstanden — über Telegrammverstümmelungen, bei denen keine Remedur eintritt. Ja, sobald ein Telegramm verstümmelt ist, wird nachgefragt, und wenn sich dabei herausstellt, daß die Schuld an der Telegraphenverwaltung liegt, so werden die Kosten, die der Betroffene zunächst erlegen muß, vollständig ersetzt; also ein Schaden tritt nicht ein.

Der Herr Abgeordnete Beck hat dann angeführt, daß die Fahrt- und Überlagergebühren, welche die Beamten bekommen, nicht mehr den vollen Anforderungen entsprechen. Das ist richtig. Die Verwaltung ist schon

16*

seit Jahren bestrebt, da eine Änderung eintreten zu lassen, und ersetzt vielfach den Beamten die Mehrkosten, die auf einzelnen Routen entstehen. Man kann nicht sagen: die Gebühren genügen allgemein nicht; aber in vielen Fällen genügen sie nicht, und wir sind damit beschäftigt, nachdem wir Ermittlungen angestellt haben, den Versuch zu machen, die Sache anders zu regeln

Der Herr Abgeordnete Beck hat dann angeführt, es wären Fälle vorgekommen, wo das Recht politischer Betätigung von Beamten beeinträchtigt worden ist, und zwar dadurch, daß Beamte versetzt worden sind auf Einwirkung von Kreisen hin, denen die politische Betätigung der Beamten unangenehm war. So habe ich den Herrn Abgeordneten verstanden. Wenn das richtig ist, so muß ich den Herrn Abgeordneten bitten, derartige Fälle zu nennen, da mir nicht bewußt ist, daß derartige Fälle vorgekommen sind. Es würde eine sehr schwere Anklage gegen die Verwaltung sein, und wenn das hier angeführt wird, dann bitte ich, die Fälle mir zur Kenntnis zu bringen, damit sie untersucht werden.

Der Herr Abgeordnete hat dann im weiteren angeführt, es herrsche Mißtrauen den Beamtenorganisationen gegenüber. Das ist etwas, was mir vollständig neu ist, und was ich nicht verstehe, und ich möchte ihn auch da bitten, sich näher darüber auszulassen. Ich habe nie Mißtrauen den Beamtenorganisationen gegenüber gehegt. Wir haben nichts gegen die Beamtenorganisationen veranlaßt, und nur, wenn Ausschreitungen vorgekommen sind,

(aha! bei den Sozialdemokraten)

sind sie auf den richtigen Weg gewiesen worden; aber von Mißtrauen kann wirklich nicht die Rede sein. Wenn etwas vorgekommen ist, ist es in aller Offenheit und auf dem einzig gangbaren Wege geschehen. Wenn solche Beschuldigungen ausgesprochen werden, so wirkt das entschieden nicht gut, und ich möchte erwarten, daß der Herr Abgeordnete die Belege beibringt, auf Grund deren er solche schweren Beschuldigungen ausgesprochen hat.«

Der Abgeordnete Dr. Chlapowski (P.) führte einige Fälle an, in denen angeblich bei der Beförderung von Briefen mit polnischen Aufschriften und bei der Annahme von Bestellungen auf polnische Zeitungen Schwierigkeiten gemacht worden seien, und sprach dann gegen die Weitergewährung der Ostmarkenzulagen.

Der Abgeordnete Freiherr v. Gamp-Massaunen (Rp.) trat warm für die Weitergewährung der Ostmarkenzulagen ein; sie sollten schon mit Rücksicht darauf weitergezahlt werden, daß die Beamten jahrelang die Zulagen erhalten und ihre ganze Lebenshaltung danach eingerichtet hätten. Im weiteren empfahl er, die Anträge über Gehaltsregelungen und über Anrechnung der Dienstzeit auf das Besoldungsdienstalter, die von weittragender finanzieller Bedeutung wären, zunächst an die Budgetkommission zur Vorberatung zu überweisen. Ferner sprach er seine Freude darüber aus, daß für das nicht versicherungspflichtige Unterbeamten-Personal Krankenkassen errichtet werden sollen; auch unterstützte er die Forderung der Wirtschaftlichen Vereinigung auf Vorlegung einer Denkschrift über die Einrichtung von Pensionskassen unter wesentlicher Unterstützung des Reichs. Erfreulich seien die Maßnahmen der Verwaltung zur Verbilligung und Vereinfachung des Betriebs und zur Beschäftigung von Frauen im Postdienste. Bedenklich sei es aber, die Beschäftigung von Frauen nur für die Postämter III zuzulassen. Die Verwendung von Gehilfinnen in großen Städten halte er vielmehr für durchaus angebracht. Das Bestreben, lästige und unnötige Kontrollen zu beseitigen, die Verwaltung zu modernisieren und wesentliche Vereinfachungen herbeizuführen, sei anzuerkennen. Die Postverwaltung möge auf diesem Wege fortfahren und namentlich solche Kontrollen



abschaffen, die trotz der vielen Arbeit keinen nennenswerten finanziellen Erfolg haben können.

Darauf entgegnete der Staatssekretär des Reichs-Postamts: »Meine Herren, ich möchte in der vorgerückten Stunde nur dem Herrn Redner der polnischen Fraktion noch ein paar Worte erwidern und behalte mir vor, auf die Dinge, die der Herr Abgeordnete Freiherr v. Gamp angeregt hat, später zurückzukommen. Der Herr Vertreter der polnischen Fraktion hat den Wunsch zum Ausdruck gebracht, daß die Ostmarkenzulage fortfalle. Ich möchte Ihnen doch ans Herz legen, einen solchen Antrag nicht zu stellen; denn Sie würden damit nur etwas Schlechtes herbeiführen und ungerecht sein. Sie wissen, daß diese Ostmarkenzulagen seinerzeit gegeben worden sind wegen der schwierigen Lage, in der sich die Beamten in zweisprachigen Distrikten befinden. Nun mögen Sie verschiedener Meinung über die Nützlichkeit der Zulage sein, aber das eine können Sie doch nicht wegbringen: daß die Beamten, die dort sind, und gegen die Sie doch nichts einzuwenden haben, diese Zulage seit Jahren beziehen, und daß es nicht bloß Beamte sind, die aus anderen Provinzen herstammen, sondern daß es auch Beamte sind, die aus der Provinz selbst stammen, und die Ihrer Nationalität angehören. Wollen Sie allen diesen Unterbeamten, deren Gehalt nicht übermäßig hoch ist, diese Zulage von 10 Prozent, die sich auf 120 bis 140 Mark bei diesen kleinen Beamten beläuft, entziehen? Das können Sie doch nicht, und ich hoffe, Sie werden es auch nicht; denn Sie würden dadurch in Ihren eigenen Reihen einen Unwillen erzeugen, den Sie gar nicht wieder gutmachen könnten. Ich möchte Ihnen ans Herz legen, diesen Antrag nicht zu stellen, da ich ihn als ungerecht bezeichnen muß.«

(Zustimmung rechts. — Unruhe bei den Polen.)

Die Beratung wurde dann vertagt.

In der Sitzung am 27. März erhielt zuerst das Wort der Abgeordnete Dr. Werner (Ref. P.). Er regte u. a. an, wie in nächster Zeit in England, künftig auch bei uns die Telephonnummer der Teilnehmer gleichzeitig auch als Telegrammadresse gelten zu lassen, die Renten den Empfängern durch die Briefträger auszuzahlen und die Zivilversorgung der Militäranwärter besser auszugestalten. Ferner befürwortete er die Weiterzahlung der Ostmarkenzulage an die Reichs-Post- und Telegraphenbeamten, die Erhöhung der Bezüge der Unterbeamten, der Assistenten und der Postagenten sowie die Verleihung des Titels »Postbetriebsassistent« an die gehobenen Unterbeamten und des Titels »Postbetriebssekretär« an die Postassistenten, die Gewährung einer Zulage von 300 Mark auch an die Ober-Postsekretäre, die nicht aus dem Elevenstande hervorgegangen sind, und einer Funktionszulage an die Postverwalter.

Der Abgeordnete Dr. Will (Els.-L.) trat ebenfalls für die Resolutionen ein, die auf eine Besserstellung der Unterbeamten und der in der Post- und Telegraphenverwaltung beschäftigten Arbeiter abzielen; ebenso befürwortete er den Wunsch der Postagenten auf Erhöhung ihres Diensteinkommens und bessere Regelung ihrer dienstlichen Verhältnisse. Ferner wünschte er für die mittleren und unteren Beamten die gleiche Zulage, die dem Personale der Reichseisenbahnen bewilligt worden sei.

Der Abgeordnete Bruhn (Ref. P.) trat dem Buhlen der Sozialdemokraten um die Gunst der Unterbeamten entgegen und befaßte sich dann mit den schwebenden Personal- und Besoldungsfragen und mit dem Leistungsmaße der Unterbeamten. Im Anschluß daran empfahl er, die Ungleichheiten in der etatsmäßigen Anstellung, im Einkommen und in der Festsetzung des Besoldungsdienstalters der Unterbeamten durch Zusammenlegen der Landbriefträgerklasse und der Schaffnerklasse in eine Besoldungsklasse zu beseitigen, die Militär-

dienstzeit der unteren Postbeamten allgemein auf das Diätariat anzurechnen, desgleichen die Dienstzeit als Aushelfer und Telegraphenarbeiter. Ferner stimmte er dem Wunsche der portofreien Beförderung der Fünfkilopakete an Soldaten zu.

Der Abgeordnete Wendel (Sd.) wandte sich gegen die Auffassung, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung aus Anlaß der Verkehrssteigerung Anerkennung verdiene. Die starke Entwicklung des Verkehrs sei lediglich auf den Aufschwung des Wirtschaftslebens und die Steigerung des internationalen Verkehrs zurückzuführen. Überhaupt könne man für die Verbesserung des Betriebs von anderen Staaten noch manches lernen, z. B. von England, das die Telephonnummern als Telegrammadressen zugelassen und mit den ermäßigten Gebühren für die Preßtelegramme gute Erfahrungen gemacht habe. Sodann erörterte er das Verhältnis der Unterbeamten zur Sozialdemokratie und sprach die Überzeugung aus, daß trotz der Erklärung des Herrn Staatssekretärs, er dulde keine Sozialdemokraten, wohl doch ein großer Teil der Beamtenschaft sozialdemokratisch gewählt habe; die Sozialdemokratie buhle indes nicht um die Beamtenstimmen. Daß dem Herrn Staatssekretär der Gedanke der passiven Resistenz und eines Streiks seiner Beamten ein Greuel sei, wäre verständlich; daß aber die Beamten selbst vor diesem Gedanken ein Kreuz schlagen, das wäre weniger verständlich. Im übrigen wandte er sich u. a. gegen die Erhöhung des Portos für postlagernde Briefe und gegen die Weiterzahlung der Ostmarkenzulage.

Darauf führte der Staatssekretär des Reichs-Postamts aus: »Meine Herren, ich möchte dem Herrn Vorredner sogleich erwidern, daß ich auch heute noch auf dem Standpunkte stehe, daß ich keinen Sozialdemokraten in der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung dulde.

(Lachen bei den Sozialdemokraten. — Sehr richtig! rechts und im Zentrum.)

— Lachen Sie doch nicht! — Wenn es eines Beweises bedürfte, daß dieser Standpunkt der einzig richtige und notwendige ist, dann hat der Herr Vorredner und sein Fraktionsfreund Zubeil den Beweis in der krassesten Weise geliefert.

(Sehr richtig! rechts und im Zentrum.)

Denn sie haben nichts weiter getan, als die Beamten zum Streik aufgefordert.

(Erneute Zustimmung rechts und im Zentrum. — Lachen und Zurufe bei den Sozialdemokraten.)

Meine Herren, der Herr Vorredner sprach immer davon, Sie ließen sich nur leiten von Recht, Gerechtigkeit und Billigkeit, und Sie werben nicht um die Postbeamten. Ich möchte Ihnen hier ein Flugblatt zeigen: »Die Postbeamten und die Reichstagswahlen«, welches von Ihrer (zu den Sozialdemokraten) Partei in vielen Tausenden von Exemplaren den Postbeamten in Kuverts zugeschickt worden ist.

(Hört! hört! rechts und im Zentrum.)

In diesem Blatte, das voll von unzutreffenden Behauptungen ist, heißt es am Schlusse — in fettem Drucke — folgendermaßen:

> Die mittleren und unteren Postbeamten haben wahrhaftig keinen Grund, mit ihrer Verwaltung zufrieden zu sein.
>
> (Lebhafte Zustimmung bei den Sozialdemokraten.)
>
> Wenn sie wollen, daß es besser wird, müssen sie sozialdemokratisch wählen.
>
> (Erneute Zustimmung bei den Sozialdemokraten.)

— Aber Sie fordern sie ja auf, Sie werben um sie; das will ich Ihnen ja bloß beweisen. Ihr Fraktionsgenosse führte ja gerade an: Sie werben nicht um sie, sondern Sie treten nur für Recht und Gerechtigkeit ein: nennen Sie das so? — Dann heißt es da weiter:



Sie wären dumm genug, wenn sie sich wiederum vor den Karren der bürgerlichen Parteien spannen würden.

(Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten. -- Lachen rechts und im Zentrum.)

Die nächste Reichstagswahl muß eine Abrechnung mit der Reaktion sein. Die Postbeamten können zu dieser Abrechnung ein gutes Teil beitragen, wenn sie sozialdemokratisch wählen.

(Lebhafte Zurufe: Sehr wahr! bei den Sozialdemokraten.)

— Gewiß haben Sie das geschrieben. Aber sehr wahr ist auch, daß Ihr Ausspruch vorher, Sie werben nicht um die Gunst der Postbeamten, unrichtig war.

(Lebhaftes Sehr richtig! rechts und im Zentrum.)

Da werden Sie nicht rufen: das ist wahr. — Meine Herren, all Ihr Werben wird Ihnen nichts nützen.

(Lachen bei den Sozialdemokraten.)

Ich habe früher schon zum Ausdruck gebracht, daß sich die Postbeamten dagegen verwahren, daß Sie als ihre Vertreter hier auftreten. Das auszusprechen bin ich wohl berechtigt, da ich die Gesinnungsart der Beamten besser kenne als Sie

(Beifall rechts und im Zentrum.)

und weiß, daß Sie die Beamten beleidigen, wenn Sie ihnen, wie es der Herr Abgeordnete Zubeil getan hat, Eidbruch zumuten.«

(Unruhe und Zurufe bei den Sozialdemokraten. — Glocke des Präsidenten.)

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts fuhr fort: »Meine Herren, Sie haben es sehr wohlfeil, wenn Sie sagen: wir treten für die Beamten ein. Sie halten hier lange Reden, und wenn es darauf ankommt, abzustimmen, was tun Sie dann? Sie stimmen nicht für den Etat. Haben Sie schon für einen Etat gestimmt?

(Hört! hört! rechts und im Zentrum. — Lachen bei den Sozialdemokraten.)

Bringen Sie doch das auch zum Ausdruck! Sie treten hier auf und sagen: wir sind die einzigen, die für euch wirken, — und dabei bewilligen Sie keinen Pfennig.

(Sehr richtig! rechts und im Zentrum.)

Das muß auch einmal ausgesprochen werden, damit die Beamten das erfahren.

Aber nun noch zu einer weiteren Sache, die zeigt, wie Sie (zu den Sozialdemokraten) die Beamten einschätzen. Am 16. hat Ihr Fraktionsgenosse Sachse hier bei Besprechung eines Prozesses, der entstanden ist aus Anlaß eines zuerst in dem Organ des deutschen Steigerverbandes erschienenen Artikels, folgendes gesagt:

Die Steiger sind bespitzelt und beschnüffelt worden; und schließlich haben sich der Zechenverband und der bergbauliche Verein — ich nenne absichtlich beide Namen, damit sich keiner ausreden kann, er sei nicht gemeint; sie sind ein und dasselbe — durch die Post die Adressen der Steiger verschafft, die noch die Steigerzeitung halten. Gestern war der Prozeß. Laut behördlicher Anordnung durften gestern auffallenderweise die Postbeamten vor Gericht nichts aussagen.

Das sind die eigensten Worte Ihres Herrn Kollegen Sachse.

(Zuruf bei den Sozialdemokraten: Na und?)

— Sehr hübsch, daß Sie das bestätigen! Der von mir erwähnte Artikel ist in mehrere Zeitungen übergegangen, und einige, der in Essen erscheinende »Allgemeine Beobachter«, der »Essener Anzeiger« und das in Bochum erscheinende »Volksblatt«, brachten den Artikel unter der Überschrift »Bespitzelung des Steigerverbandes mit postalischer Hilfe« und knüpften daran schwere Beleidi-



gungen gegen die Postbeamten. Gegen die verantwortlichen Redakteure dieser beiden Zeitungen ist wegen beleidigender Äußerungen Strafantrag gestellt worden,

(Zuruf bei den Sozialdemokraten: Natürlich!)

nachdem die von den Ober-Postdirektionen Düsseldorf, Dortmund, Münster sofort angestellten eingehenden Untersuchungen die Grundlosigkeit der Verdächtigung ergeben hatten. Die Staatsanwaltschaften bei den Landgerichten in Essen und Bochum haben dem Antrage der Reichs-Postverwaltung gemäß gegen die beteiligten Redakteure die Anklage wegen Beleidigung erhoben. Nun, was kommt jetzt heraus? Das Gerichtsverfahren hat stattgefunden, und dabei ist klar durch eidliche Aussagen bewiesen worden, daß die Postbeamten dabei nicht beteiligt sind, und es ist verkündet worden, daß die Beschuldigung unrichtig sei.

(Hört! hört! rechts und im Zentrum.)

Wenn nun der Herr Abgeordnete Sachse auch zu entschuldigen ist, daß er am 16. früh das vielleicht noch nicht gewußt hat, weil am 15. erst die Verhandlung stattgefunden hat, so habe ich doch absichtlich gewartet und habe mir wieder einmal die Überzeugung verschaffen wollen, ob Sie die Ehrlichkeit haben, nun offen einzugestehen — —

(Zurufe bei den Sozialdemokraten: Ehrlichkeit? Ehrlichkeit?)

— oder sagen wir: ob Sie den Mut haben, offen und ohne vorherige Aufforderung zu bekennen: wir haben den ehrenwerten Stand der Postbeamten beleidigt, und zwar öffentlich vor dem Reichstag, und nachdem wir nun erfahren haben, daß unsere Behauptungen nicht zutreffend sind, daß auf den Postbeamten dieser Makel nicht haftet, nehmen wir das zurück. Das ist hier in diesem Falle wieder nicht geschehen. Darum möchte ich Ihnen hier bloß erwidern: die Postbeamtenschaft lebt nicht allein vom Essen, sondern sie will ihre Ehre bewahrt haben, und die müssen Sie auch bewahren und müssen auch ehrlich sein

(Zwischenrufe bei den Sozialdemokraten.)

— oder ich will sagen, Sie müssen gestehen: wir sind falsch unterrichtet gewesen und wir müssen das offen bekennen an derselben Stelle, wo wir die Anklage erhoben haben: die Angriffe sind zu unrecht erhoben; wir verkünden das hier. Solange Sie das nicht tun, werden die Postbeamten überzeugt sein, daß Sie nicht ihre Freunde sind, wie Sie es immer darzustellen belieben.«

(Beifall rechts und im Zentrum. — Lachen bei den Sozialdemokraten.)

Der Abgeordnete Sachse (Sd.) gab die Äußerung zu, daß die Postbeamten im Termin nicht hätten aussagen dürfen. Das sei ihm damals durch Telegramm mitgeteilt worden. Durch Zeitungsberichte habe er allerdings später davon Kenntnis erhalten, daß das Verbot sich nicht auf die Postbeamten, sondern auf die Polizeibeamten erstreckte; im Telegramm sei das Wort »Polizeibeamte« mit »Postbeamte« verwechselt worden. Er habe nicht so viel Wert darauf gelegt, um seine Äußerung im Reichstage richtig zu stellen. Im übrigen ginge der Prozeß weiter; die Sache sei noch gar nicht aufgeklärt.

Dazu erklärte der Staatssekretär des Reichs-Postamts:

»Ich muß hier noch einmal hervorheben, daß das gefällte gerichtliche Urteil dahin gelautet hat, daß festgestellt ist, daß eine Indiskretion seitens der Postbeamten nicht begangen worden ist.

(Hört! hört! rechts und im Zentrum.)

Alles andere kommt hier gar nicht in Betracht.

(Sehr richtig! rechts und im Zentrum.)

Der Herr Abgeordnete Sachse hat seinerzeit gesagt, die Indiskretion sei nur durch Postbeamte ermöglicht worden. Das ist nicht zutreffend. Deshalb sage ich, wir hätten erwarten dürfen, daß nach so langer Zeit der Vorwurf gegen die

Postbeamten zurückgenommen wird; denn es ist ein schweres Vergehen für jeden Postbeamten, wenn er das Briefgeheimnis verletzt. Das mußten Sie von selbst tun. Alles andere kommt nicht in Betracht.«

(Beifall rechts und im Zentrum. — Widerspruch bei den Sozialdemokraten.)

Der Abgeordnete Dr. Oertel (K.) pflichtete der Stellungnahme des Staatssekretärs, im Betriebe der Reichspost keinen Sozialdemokraten zu dulden, durchaus bei und bezeichnete den in der Rede des Abgeordneten Wendel enthaltenen Anreiz zur passiven Resistenz oder zum Streik als eine schwere Beleidigung der Beamten. Im weiteren sagte er die Bereitwilligkeit seiner Partei zu, alle berechtigten Wünsche der Postbeamten, soweit sie durchführbar, erfüllbar und mit den Gesamtinteressen vereinbar seien, zu unterstützen und zu vertreten. Auch für eine Erweiterung des Erholungsurlaubs der Post- und Telegraphenbeamten trat er ein und brachte im Anschlusse daran zur Sprache, daß, wie ihm mitgeteilt worden sei, die Telegraphenbeamten in Stettin, die bisher einen dreiwöchigen Urlaub gehabt hätten, in diesem Jahre nur einen Urlaub von zwei Wochen erhalten sollen, obwohl die Postbeamten und die Fernsprechgehilfinnen im Genuß eines dreiwöchigen Urlaubs blieben. Im weiteren brachte er Wünsche zur Sprache über den Urlaub und die Pensionskassen der Postagenten, Kürzung der Einlieferungsfristen der Zeitungen beim Postzeitungsamt in Berlin, Beschränkung der Beförderung von Zeitungen durch expresse Boten, Verbilligung der Preßtelegramme, Wiedereinführung des Ankunftstempels auf Briefen, Einführung einer täglich zweimaligen Bestellung auf dem Lande und Beibehaltung der zweimaligen Bestellung, wo sie bereits vorhanden sei, größere Berücksichtigung des platten Landes bei Einrichtung des Nachbarortsverkehrs, engere postalische Verbindung der Orte miteinander, Wiedereinbringung der Fernsprechgebühren-Ordnung und Einführung der Portofreiheit für Soldatenpakete bis 5 kg.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte darauf:

»Meine Herren, damit es nicht den Anschein gewinnt, als ob ich wirklich alle Wünsche des Herrn Vorredners, wie er »fürchtet«, erfüllen wollte, möchte ich Ihnen gleich eine Verfügung in betreff der Landbestellung vorlesen, die schon im Jahre 1910 erlassen worden ist. Es ist ja vollkommen erklärlich, wenn von jedem der einzelnen Herren Abgeordneten immer nur gesagt wird: ihr wirtschaftet zu teuer, ihr müßt sehen, noch billiger zu wirtschaften, — und wenn dementsprechend Verfügungen in die Provinz gehen, die äußerste Sparsamkeit anordnen, daß dann bei der Prüfung der Verhältnisse auch ein bißchen zu weit gegangen werden kann. So mag es hier und da auch vorgekommen sein, daß bei der Prüfung, ob bei der Landbestellung etwa zu weit gegangen ist, Einschränkungen stattgefunden haben, die nicht aufrechterhalten werden können. Aus diesem Grunde haben wir bereits am 9. Juli 1910 folgende Verfügung erlassen:

> Nach zahlreichen in letzter Zeit hier eingegangenen Beschwerden gewinnt es den Anschein, als ob einzelne Ober-Postdirektionen bei Ausführung der Verfügung vom 13. Juli 1909, wonach das Bedürfnis zur Beibehaltung der vorhandenen mehrmaligen Landbestellung einer Nachprüfung zu unterziehen war, nicht immer mit der nötigen Unterscheidung und Mäßigung vorgegangen sind. Insbesondere ist aufgefallen, daß Einschränkungen in der Zahl der täglichen Bestellungen vielfach lediglich von der Einwohnerzahl der zu bestellenden Ortschaften abhängig gemacht worden sind, ohne daß die Zahl der abzutragenden Sendungen genügende Berücksichtigung gefunden hat. Durch die Aufhebung von seit vielen Jahren bestehenden zweiten



Werktagsbestellungen ist in weite Kreise der Landbevölkerung große Beunruhigung hineingetragen worden, die zu höchst unerwünschten Preßerörterungen geführt hat. Den Ober-Postdirektionen wird deshalb zur Pflicht gemacht, bei der Aufhebung der Landbestelleinrichtungen mit Vorsicht zu verfahren und unter Umständen vorher die beabsichtigten Beschränkungen mit maßgebenden Interessenten zu erörtern.

Die Zentralbehörde hat sich also auf den Standpunkt gestellt, daß die Postdienststellen, bevor sie bestehende Bestellungen beschränken, sich genau vergewissern sollen, ob das wirklich angängig ist. Ich glaube, daß in letzter Zeit auch keine Klagen nach dieser Richtung geltend gemacht worden sind.

Dann hat der Herr Abgeordnete Oertel die Frage an mich gerichtet, wie es mit der Fernsprechgebühren-Ordnung steht. Ja, alle diejenigen Herren, die in der letzten Session daran mitgearbeitet haben, eine Fernsprechgebühren-Ordnung zustande zu bringen, werden sich überzeugt haben, daß die Regierung bei allen diesen Erörterungen nicht hat erkunden können, wohin die Wünsche gehen. Der eine wollte dies, der andere wollte jenes, der dritte wollte wieder noch etwas anderes haben. Bei allen Bemühungen ist nicht klar geworden, nach welcher Richtung hin eine Vorlage wirklich Anklang finden könnte. Wir haben Ihnen seinerzeit klargelegt, welche Grundsätze wir bei der Gebührenordnung verfolgten; die sind nur zum Teil anerkannt worden. Aber die meisten Herren haben eine entschiedene Meinung, welche Bestimmungen sie nun für richtig hielten, überhaupt nicht kundgegeben, so daß die Regierung sich nicht in der Lage befindet, Ihnen jetzt eine Vorlage zu machen.

Der Herr Vorredner trat dann für die Resolution betreffs der Soldatenpakete ein. Das ist ja ein alter Wunsch, der hier zur Geltung gekommen ist. Die Regierung hat sich auch früher diesem Wunsche gegenüber — möchte ich sagen — nicht so ganz ablehnend verhalten. Die Ausführung würde annähernd eine Million Mark kosten. Dieser Ausfall allein war aber nicht der Ausführung der Resolution hinderlich, sondern hauptsächlich die Kontrolle, die notwendig sein würde, um den früher hervorgetretenen Mißbräuchen entgegenzutreten. Denn die Herren, die früher dem hohen Hause angehört haben, werden sich erinnern, daß auch viel Unfug damit getrieben wird, daß Soldaten Sachen zugeschickt worden sind, die gar nicht für den Soldaten selbst, sondern für andere bestimmt sind, lediglich um das Porto zu sparen. Nun ist ja die Gebühr für Pakete bis 3 kg sehr gering: 3 kg kosten 20 Pfennig. Daß das nicht einschränkend wirkt möchte Ihnen vielleicht daraus klar sein, daß wir gegenwärtig über 5 Millionen solcher Soldatenpakete haben. Die Sache wird noch einmal geprüft werden. Das Militär ist auch kaum in der Lage, die notwendige Kontrolle auszuüben, d. h. bei den eingehenden Paketen zu prüfen, ob es sich um Gegenstände handelt, die für den Soldaten bestimmt sind, oder etwa auch um andere Sachen, wie Damenhüte oder sonstige Sachen, die die Braut schickt, die er ausbessern lassen soll. Durch solche Kontrolle erhält der Vorgesetzte Einblick in das, was geschickt wird, und das paßt dem Soldaten schließlich auch nicht.

Dann ist der Wunsch wegen der Preßtelegramme ausgesprochen worden. Das ist ganz richtig: wir haben Preßtelegramme gegen ermäßigten Preis nur nach den überseeischen Ländern, was für die Presse von Wert ist, weil die Auslandgebühren sehr hoch sind. Hier im Inneren sind die Gebühren sehr niedrig. Die Herren wissen, daß die Telegraphenverwaltung mit sehr großer Unterbilanz arbeitet. Die Engländer haben die Ermäßigung für Preßtelegramme. Aber ich glaube, mich richtig zu erinnern, daß diese Erleichterung, die der Presse gewährt wird, den Etat der englischen Verwaltung mit einem Zuschuß von ungefähr 8 Millionen Mark jährlich belastet. Dann dürfen wir auch nicht vergessen, daß bei unserem ausgebildeten Fernsprechsystem die Presse — wie den

Herren ja auch bekannt sein wird — sehr ausgiebig von dem Telephon Gebrauch macht und dadurch große Ersparnisse gegen früher erzielt. Nun kommt noch hinzu, daß neuerdings Brieftelegramme eingeführt sind, die gerade abends benutzt werden können, und die ziemlich schnell die Nachrichten überbringen.

Da wir nun gerade bei der Presse sind, möchte ich anführen: wenn der Herr Vorredner über weitgehende Verlängerung der Schlußzeit für Zeitungen hier in Berlin klagt, so ist es möglich, daß das mit dem großen Aufschwung des Zeitungswesens und mit den vorläufig noch nicht ausreichenden Räumen beim Postzeitungsamte zusammenhängt. Wir haben dort eine Vergrößerung in Angriff genommen, und im nächsten Jahre wird der Neubau fertig sein, so daß dann mehr Personal eingestellt werden kann; gegenwärtig ist dazu kein genügender Raum vorhanden.

Dann möchte ich noch einmal auf die Frage der Postagenten zurückkommen, die von dem Herrn Vorredner wie auch von den Herren, die gestern gesprochen haben, erwähnt worden ist: die Agenten verwalteten manchmal sehr große Postanstalten und seien den ganzen Tag über beschäftigt. Ich glaube, es waltet da ein kleines Mißverständnis ob. Die Verwaltung steht den Agenten freundlich gegenüber und hat auch dauernd darauf Bedacht genommen, die Gehälter der Agenten zu erhöhen. Aber wir dürfen eins nicht vergessen, daß vielfach solche stark belasteten Agenturen nur auf Wunsch der Agenten selbst Agenturen bleiben, weil sie es angenehm empfinden, eine Einnahme von 1 250 Mark pro Jahr zu haben; sie unterziehen sich daher gern der Mühe, um das nicht zu verlieren. Ich könnte Ihnen viele Fälle anführen, wo auf Wunsch der betreffenden Agenten von einer Umwandlung der Agentur in ein Postamt Abstand genommen worden ist.

Nun habe ich schon ausgeführt, daß die Wünsche der Postagenten dahin gehen, eine Pensionskasse zu gründen. Wir haben uns mit dieser Frage beschäftigt, Ermittlungen angestellt, und wir stellen gegenwärtig das Material zusammen. Außerdem haben die Agenten auch Ermittlungen veranlaßt und uns das Material zur Verfügung gestellt. Wir werden das prüfen und sehen, ob es möglich ist, den Wünschen zu entsprechen. Tatsächlich liegt es so, daß ein großer Teil der Agenten überhaupt nicht das Bedürfnis hat, für solche Kassen große Ausgaben zu machen. Eins dürfen wir nicht vergessen, daß sich für viele durch die neue Angestelltenversicherung die Verhältnisse auch bessern werden. Für diese Versicherung zahlt die Verwaltung die eine Hälfte, die Agenten die andere Hälfte der Beiträge. Also eine Verbesserung der Lage der Agenten nach Abgabe der Agentur liegt schon vor und wird auch weiter angestrebt werden.

Das wären wohl die Hauptpunkte — —

(Zuruf rechts: Urlaubsfrage in Stettin!)

— Über den Urlaub in Stettin kann ich keine Auskunft geben; aber wir werden gern Ermittlungen anstellen. Ich kann mir nicht denken, daß Post- und Telegraphenbeamte in dieser Beziehung verschieden behandelt werden sollten. Möglich wäre es, daß ein Teil der Beamten, die verpflichtet waren, bei längerer Ausdehnung des Urlaubs andere zu vertreten, das nicht gern tun wollten, und infolgedessen der Urlaub beschränkt werden mußte.«

Der Abgeordnete List (Nl.) berührte gleichfalls die Beamtenorganisationen, die Klagen der Unterbeamten über Ungleichheiten in den Besoldungen infolge verschiedenartiger Anrechnung früherer Dienstzeit und die Wünsche hinsichtlich des Erholungsurlaubs und der Verkürzung der Arbeitzeit der Unterbeamten. Er erbat ferner Auskunft über die Beförderungsaussichten der Ober-Postpraktikanten, kam dann auf die Portofreiheit für die Soldatenpakete, auf das einheitliche Weltpostporto und die Herabsetzung des Portos für Briefe im Verkehr mit benachbarten Ländern sowie auf die Zulassung von Fenster-



briefen im internationalen Verkehr, auf die Portosätze für Warenproben, auf die Erhöhung der Gewichtsgrenze für Warenproben und auf die Ausdehnung der Ermächtigung zur Annahme von Brieftelegrammen auf einen weiteren Kreis von Postanstalten zu sprechen; er schloß mit dem Wunsche, daß die Postverwaltung sich auch neben der Beachtung der fiskalischen Grundsätze leiten lassen möge von dem Bestreben, den Verkehr möglichst zu erleichtern, zu heben und zu verbilligen.

Darauf erwiderte der Staatssekretär des Reichs-Postamts: »Meine Herren, ich kann den letzten Grundsatz, den der Herr Vorredner zum Ausdruck gebracht hat, nur voll unterschreiben, daß die Postverwaltung, soweit es möglich ist, und soweit sie alle Schwierigkeiten heben kann, gern für die Ausbildung des Verkehrs das möglichste tun wird. Wenn es nicht in allen Fällen gelingt, so sind manchmal die Verhältnisse stärker als der beste Wille.

Was nun die Wünsche anbetrifft, die betreffs der Ausbildung des Weltpostvereins zum Ausdruck gekommen sind, so möchte ich nur erwidern, daß der Wunsch, mit den Nachbarländern ein billigeres Porto zu haben, ja bekannt ist, und daß die Verwaltung auch bestrebt ist, dem Rechnung zu tragen. Wir dürfen aber nicht vergessen, daß sich dem sehr große Schwierigkeiten entgegenstellen, daß die Nachbarländer auf solche Ermäßigungen nicht eingehen wollen und nicht eingehen können, und zwar aus einem sehr einfachen Grunde. Sie sagen sich: wenn ich mit einem meiner Nachbarn solche Verkehrserleichterungen treffe, muß ich sie mit allen treffen; sonst wird das so ausgelegt, als wenn ich für den einen Nachbar mehr übrig hätte als für den anderen, und darin liegt die Schwierigkeit. Ich darf Ihnen verraten, daß wir vor einigen Jahren einmal so weit waren, mit einem der Nachbarstaaten ein solches Abkommen treffen zu können. Da hieß es plötzlich, obgleich wir das schon längere Zeit verabredet hatten: wir können uns nicht darauf einlassen, weil wir, wenn wir mit euch das machen, es auch mit anderen Nachbarn machen müssen, und die wollen das nicht. So liegen die Verhältnisse. und den Herren ist weiter aus den Zeitungen bekannt, daß in Frankreich und England die Generalpostmeister erklärt haben, sie können sich auf solche Erleichterungen von England mit Frankreich und von Frankreich mit England nicht einlassen, weil der Ausfall zu groß ist. Also daran scheitert der Abschluß engerer Postunionen häufig. Das, was der Herr Vorredner angeführt hat, ist vollständig richtig, daß manchmal auf eine kleine Entfernung der Brief ebenso viel kostet wie auf eine sehr weite Entfernung. Das finden wir aber bei allen Einheitstaxen, und darauf beruht ja gerade die Kraft des Weltpostvereins, daß ein Einheitsatz festgesetzt worden ist, der auf nahe und weite Entfernungen gilt; nur dadurch ist es möglich, daß man den Einheitsatz so billig hat festsetzen können.

Auf dem nächsten Kongreß wird voraussichtlich dem Wunsche Rechnung getragen werden, daß die Fensterbriefe allgemein in den Weltpostverein eingeführt werden.

Der Herr Vorredner hat sich dann vielfach mit Unterbeamtenwünschen beschäftigt, und das haben ja auch heute und gestern andere der Herren Redner getan, u. a. auch der Herr Abgeordnete Freiherr v. Gamp, dem ich gestern bei der vorgerückten Stunde nicht mehr antworten konnte. Ich möchte im großen und ganzen nur wiederholen, daß seitens der Reichspostverwaltung ein Mißtrauen gegen die Beamtenorganisationen nicht besteht, daß aber nicht, wie der Herr Vorredner es tut, nun geschlossen werden kann, da kein Mißtrauen besteht, und da diese Vereinigungen sympathisch angesehen werden, daß nun alle ihre Wünsche erfüllt werden müßten. Das ist gar nicht

möglich, gar nicht ausführbar; denn schließlich gehen die Wünsche in vieler Beziehung zu weit.

Der Herr Vorredner hat dann besonders angeführt, daß ein großer Unterschied in der Besoldung der nach 1905 angestellten und vor 1905 angestellten gehobenen Unterbeamten bestände. Ja, meine Herren, bei Regelung von Besoldungsverhältnissen wird es immer vorkommen, daß für den Übergang einzelne sehr gut fortkommen. Das war auch 1905 der Fall, als die früheren gehobenen Unterbeamten, die eine starre Zulage von 200 Mark, davon 150 Mark pensionsfähig, bezogen hatten, in eine neue Gehaltsklasse übergeführt wurden und nun natürlich nicht weniger bekommen konnten als bisher. Nun kann man aber daraus nicht herleiten, daß alle später angestellten Beamten, die jene Zulage gar nicht bezogen haben, ebenso gestellt werden sollten wie die anderen; für die jetzt zur Anstellung kommenden gelten die im Besoldungsgesetze festgesetzten allgemeinen Grundsätze. Eine Schädigung tritt nie ein; die anderen — kann man sagen — sind sehr gut fortgekommen und sind glücklicher gewesen, aber die jetzigen bekommen das Gehalt, das der einzelne Beamte nach dem Besoldungsgesetze zu beziehen hat.

Dann hat der Herr Vorredner die Frage wegen der Versorgung der Ober-Postpraktikanten, die Beförderung in Inspektorenstellen angeregt. Mir ist es nicht erinnerlich, daß wir jemals erklärt hatten, bis 1914 würden alle diese Beamten in Inspektorenstellen eingerückt sein. Es muß ein Irrtum sein. Nach der Zahl werden es ungefähr 800 Ober-Postpraktikanten sein, die unterzubringen wären; nach dem jetzigen Stande würde es ungefähr acht Jahre dauern, bis die letzten in Inspektorstellen eingerückt sein werden.

Dann hat der Herr Vorredner die Dienststunden erwähnt und hat sich auf das Arbeitsmaß eingelassen. Er hat angeführt, daß die Unterbeamten 69 Dienststunden hätten. Die Zahl der Dienststunden beträgt zwischen 60 und 69, und selbstverständlich ist die höchste Zahl nur da angebracht, wo ein ganz leichter Dienst ist. Ich habe hier eine Zusammenstellung, aus der Sie ersehen können, daß von den 121 170 im ganzen Reichs-Postgebiete befindlichen Unterbeamten 80 000, also etwa 75 Prozent, unter 63 Dienststunden wöchentlich und nur 422 oder 0,4 Prozent ein Arbeitsmaß von 68 bis 69 Stunden haben. Das ist auch ganz natürlich. Wir haben die Verfügung erlassen, daß an großen Orten, und wo der Dienst sehr anstrengend ist, mehr nach der unteren Grenze gegangen wird; das sind 60 Stunden, und ich kann nicht einsehen, daß diese Zahl zu groß sei, insbesondere mit Rücksicht darauf, daß bei Festsetzung des Leistungsmaßes der Nachtdienst eineinhalbfach gerechnet wird.

Betreffs des Erholungsurlaubs ist mir nicht bekannt, daß in irgendeiner Weise die Beamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ungünstiger gestellt seien als die Beamten irgendeiner anderen Verwaltung.

Was dann die Resolution wegen der Soldatenpakete anlangt, so, glaube ich, hat der Herr Vorredner mich wohl nicht richtig verstanden. Ich habe mich bereits bei Beantwortung der Wünsche des Herrn Abgeordneten Oertel dahin ausgedrückt, daß wir die Sache prüfen wollen, und daß die Geldfrage nicht allein entscheidend sein wird.

Nun möchte ich auf die Wünsche zurückkommen, die sonst in bezug auf die Beamten ausgesprochen worden sind. Da ist vielfach davon die Rede gewesen, daß die Beamten eine neue Organisation wünschen, und daß es sich doch empfehle, eine niedere Karriere einzuschieben. Diese Ideen sind ja vielfach verbreitet, es ist ja auch viel darüber geschrieben worden. Alles ruft immer nach neuen Organisationen, obwohl wir seit 1900 in einer Neuorganisation begriffen sind. Um es ganz kurz einmal zu sagen: was hat denn die

neue Organisation bezweckt? Früher hatten wir drei Kategorien von Beamten: Unterbeamte, Assistenten, Eleven, also höhere, mittlere, untere Beamte. Den unteren Beamten und den mittleren Beamten war keine Gelegenheit gegeben, irgendwie einmal weiter zu kommen. Da nun die Beamten der mittleren Gruppe zum Teil mit denen der höheren Gruppe, während deren jüngerer Zeit, zusammen arbeiteten, so stellte sich der Mißstand heraus, daß Beamte, die den gleichen Dienst verrichteten, verschieden besoldet wurden. Hierzu kam, daß die mittleren Beamten in ziemlich jungen Jahren das Endziel erreichten und nun 30 Jahre lang und länger auf demselben Flecke sitzen mußten und nicht vorwärts kommen konnten. Da sagte man sich: dieser Zustand ist nicht richtig; man soll jedem Gelegenheit geben, weiter zu kommen. Dem entsprechend erfolgte erstens die Schaffung der gehobenen Unterbeamten und zweitens die Möglichkeit für die mittleren Beamten, in gehobene Stellen, die der Sekretäre, Obersekretäre, Bureaubeamten bei den Provinzial- und Zentralbehörden aufzurücken. Das ist der Sinn der ganzen Organisation; und ich stehe auch heute nicht an, hier zu erklären, daß ich diese Organisation für die einzig richtige halte und nicht in der Lage wäre, dem Herrn Reichskanzler irgend eine andere Organisation zu empfehlen. Denn alles, was bisher vorgeschlagen ist, trägt eigentlich den Interessenstempel an der Stirn. Ich nehme es ja keinem Beamten und keiner Beamtenkategorie übel, daß sie sich ihr Häuschen für sich aufbaut und sich ausrechnet, wo sie am besten unterkommen könnte. Das ist natürlich, weil in diesem hohen Hause dauernd das größte Interesse für die Beamtenkategorien bekundet wird, worüber ich mich ja freue; ich kann ja stolz darauf sein,

(Heiterkeit)

daß die Tätigkeit der Beamten so anerkannt wird. Aber es liegt auch eine gewisse Verführung darin, die Wünsche immerfort zu steigern. Denn darüber ist doch kein Zweifel: wenn wir eben in einer Organisation begriffen sind und nun noch wieder die Einschiebung einer anderen Kategorie verlangt wird, so muß die eine geschädigt werden. Und diese Schädigung führt dann natürlich wieder zu Unfrieden. Eine solche Organisation ist nicht in fünf oder zehn Jahren auszuführen, sondern die Erfolge treten erst viel später hervor. Aber wir müssen uns immer gegenwärtig halten, daß der Chef einer so großen Verwaltung, die tief in alle Lebensverhältnisse eingreift, dafür sorgen muß, daß durch die Organisation keine Verschlechterung der Leistungen im Interesse der Allgemeinheit eintritt. Man kann also nicht heute mit einem Male so und so viele Beamte der Assistentengruppe ersetzen lediglich der Zahl nach durch gehobene Unterbeamte, sondern das kann nur in dem Maße geschehen, wie die Vertreter dieser Kategorie sich als geeignet erweisen; und das geht nicht so schnell und geht nur in beschränktem Maße. Denn ich habe bereits im vorigen Jahre und schon häufiger erklärt: die Kerntruppe des Betriebsdienstes wird immer die Assistentengruppe bleiben müssen, wenn die Leistungen auf gleicher Höhe bleiben sollen.

Nun sind alle möglichen Einrichtungen getroffen worden, um die Einstellung neuer Beamten einzuschränken. Es ist gestern bereits von dem Herrn Abgeordneten Freiherrn v. Gamp ausgeführt worden, daß wir durch Einstellung von weiblichem Personal bei den Postämtern III in der Lage gewesen sind, die Annahme von neuen Gehilfen zu beschränken. Aber der Schluß, den der Herr Abgeordnete Freiherr v. Gamp daraus zog, daß nun neue Beamte der Assistentengruppe überhaupt nicht angenommen werden sollen, ist nicht angängig. Ich entsinne mich auch nicht, daß ich das jemals erklärt habe; im Gegenteil, ich habe im vorigen Jahre in diesem hohen Hause erklärt, daß wir bald wieder neue Beamte annehmen müssen, um den Bedürfnissen des Verkehrs zu genügen. Ja, meine Herren, inwieweit neue Beamte anzunehmen

sind, das kann eigentlich nur die Verwaltung selbst ganz genau beurteilen, weil sie den Bedarf kennt, und weil auf ihr die Verantwortung lastet, daß der Dienst ordentlich wahrgenommen wird. Das nützt mir nachher alles nicht, wenn ich sage: diese oder jene Abgeordneten sind der Meinung, ich brauchte keinen Beamten anzunehmen. Man wird mir dann sagen: solange du an der Stelle stehst, hast du dafür zu sorgen, daß das Personal da ist, um dem Betriebe zu genügen. Meine Herren, die Anforderungen sind namentlich im Sommer groß. Sobald die Badeorte mit den erforderlichen Beamten besetzt werden müssen, die Beurlaubungen eintreten, brauchen wir ein großes Personal.

Also ich möchte mich kurz dahin zusammenfassen, daß wir noch mitten in der Organisation begriffen sind, in einer Organisation auf gesunder Basis, und daß ich nicht in der Lage wäre, eine neue Organisation vorzuschlagen oder höheren Ortes zu empfehlen. Ich bin sehr dankbar für Vorschläge und prüfe sie sehr gern und eingehend, behalte mir aber auch vor, diejenigen, die nicht akzeptabel sind, für ungeeignet zu erklären, da ich mir meiner Verantwortlichkeit in dieser Beziehung voll bewußt bin.«

Der Abgeordnete Hubrich (F. Vp.) legte in ausführlicher Weise die soziale Lage der Postbeamtenschaft dar und trat für Besserung der Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse durch Schaffung neuer etatsmäßiger Stellen, namentlich auch für die mittleren und höheren Beamten, für die Erhöhung der Assistentengehälter, der Mittel zu Unterstützungen und Vergütungen, ferner für die Errichtung von Beamtenausschüssen sowie für die Weitergewährung der Ostmarkenzulagen ein.

Nachdem der Abgeordnete v. Czarlinski (P.) die Ostmarkenzulagen bekämpft hatte und der Abgeordnete Freiherr v. Schele (Hann.) kurz für die Wiedereinführung des Ankunftstempels und für die Zulassung der Assistenten zu einer zweiten Wiederholung der Sekretärprüfung gesprochen hatte, wurde ein Antrag auf Schluß der Debatte angenommen und Titel 1 (Gehalt des Staatssekretärs) bewilligt. (Schluß folgt.)

Der polarisierte Klopfer.

Vom Ober-Postpraktikanten Feuerhahn in Berlin.

Während sich der Klopferbetrieb auf oberirdischen Leitungen von geringer und mittlerer Länge von Anfang an im allgemeinen glatt abwickelte, stieß die Aufnahme der Telegramme nach Gehör in langen oberirdischen Leitungen und in Kabelleitungen infolge des auftretenden Rückschlags auf Schwierigkeiten. Um den Entladungstrom unwirksam zu machen, legte man zunächst den neutralen Klopferapparat in den Ortstromkreis eines deutschen polarisierten Relais kleiner Form. Späterhin wurde der Empfangsklopfer unmittelbar in die Leitung geschaltet und das Ansprechen des Apparats auf den aus der Leitung zurückfließenden Strom durch eine Induktanzspule verhindert, die an die Leitung angeschaltet war. Auch versuchte man, den Entladungstrom durch induktionsfreie Widerstände, die dem Klopfer parallel geschaltet waren, vom Elektromagneten abzuleiten.

Alle diese Versuche, den Klopferbetrieb auf langen oberirdischen und auf Kabelleitungen günstiger zu gestalten, konnten aber nicht als endgültige Lösung angesehen werden. Die Verwendung der polarisierten Relais machte die Schal-



tung verwickelt und verlangsamte wegen der notwendigen öfteren Neueinstellung den Betrieb. Die Anschaltung der Induktanzspulen verursachte einen hohen Stromverbrauch, und die parallel zum Elektromagneten gelegten induktionsfreien Widerstände entzogen dem Klopferapparate zuviel Strom. Es blieb schließlich, um diese Mängel der verschiedenen Schaltungsarten zu umgehen und gleichzeitig einen einwandfreien Klopferbetrieb zu erzielen, nur übrig, statt des neutralen Klopfers einen polarisierten zu verwenden.

Die ersten Versuche, die mit einem polarisierten Klopfer angestellt wurden, der nach dem Muster des neutralen Klopfers gebaut war, schlugen fehl, weil die Apparate eine zu hohe Selbstinduktion hatten. Der ankommende Strom

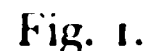


Fig. 1.

Der polarisierte Klopfer.

konnte nicht schnell genug ansteigen, und im Kabelbetriebe wurde die Entladung des Kabels verzögert. Erst bei Verwendung eines neuen Musters, bei dem der Drehpunkt des Ankers zwischen den beiden Elektromagnetpolen lag, konnten zufriedenstellende Ergebnisse erzielt werden. Der zur Zeit bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung verwendete polarisierte Klopfer genügt nunmehr allen Anforderungen. Seit Anfang 1911 werden daher neutrale Klopfer überhaupt nicht mehr beschafft.

Der in Fig. 1 dargestellte polarisierte Klopfer ist auf einem Grundbrett 1 aus poliertem Mahagoniholze von etwa 7 mm Stärke aufgebaut (Fig. 2), das auf drei Kopfnägeln ruht, und dessen Seitenkanten eine Länge von 120 mm und 175 mm haben. Auf diesem Grundbrett ist zunächst die Messing-Grundplatte 2 mit

70 mm und 125 mm Seitenlänge befestigt, die mit einem rechteckigen Ausschnitte 3 von 20 × 60 mm versehen ist, in dem das Magnetsystem aufgestellt wird. Rechts von dem Ausschnitte (Fig. 2) ist auf der Grundplatte der die Abreißfeder 21 tragende Bock 4 angebracht, während links von dem Ausschnitte das Joch 5 mit der oberen Anschlagschraube 6 steht. Unter dem Ausschnitte 3 befindet sich an der unteren Seite der Grundplatte 2 eine Messingplatte 7, die vier Durchbohrungen zur Aufnahme der Schrauben für die Rollenkerne und für den Magneten hat. An der einen Längsseite trägt das Grundbrett 1 vier Messingklemmen 8. An die beiden Klemmen links von der Mittellinie sind die Anfänge, an die beiden rechts befindlichen die Enden der Rollen-



Fig. 2.

wicklungen gelegt. Die beiden äußeren nehmen ferner die beiden Zuführungsdrähte auf. Zwei Bleche 9 können zur Hinter- oder zur Nebeneinanderschaltung der Rollen benutzt werden.

Das Magnetsystem (Fig. 3) wird in dem Ausschnitte 3 auf der Platte 7 derart mit zwei Schrauben befestigt, daß die in Fig. 3 sichtbare Messingplatte 10 auf Platte 7 zu liegen kommt. Die Platte 10 hat nur den Zweck, dem Magnetsystem bei dieser Ausführung des Klopfers die gleiche Höhenlage zu geben wie bei dem weiter unten beschriebenen Muster, bei dem an die Stelle der Messingplatte 10 eine Hartgummiplatte treten muß. Der Magnet 11 ist so aufgestellt, daß die beiden Schenkel *N* und *S* wagerecht liegen. Der Nordpol *N* befindet sich oben. Auf dem Ende des etwas länger gehaltenen Schenkels *S* des Südpols ruht ein Messingständer 12 mit der Achslagerschraube 13 des Ankers. Die zweite

Schraube 14 für die Ankerachse ist in den senkrecht stehenden Teil des Magneten eingesetzt.

Auf dem unteren Schenkel S des Magneten wird ein hufeisenförmig gebogenes, flaches Eisenstück 15 (Fig. 4), auf das die beiden Spulen 16 geschoben



Fig. 3.

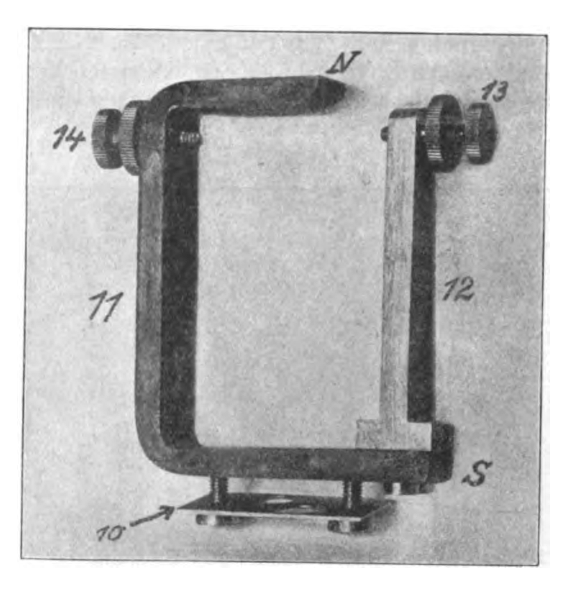
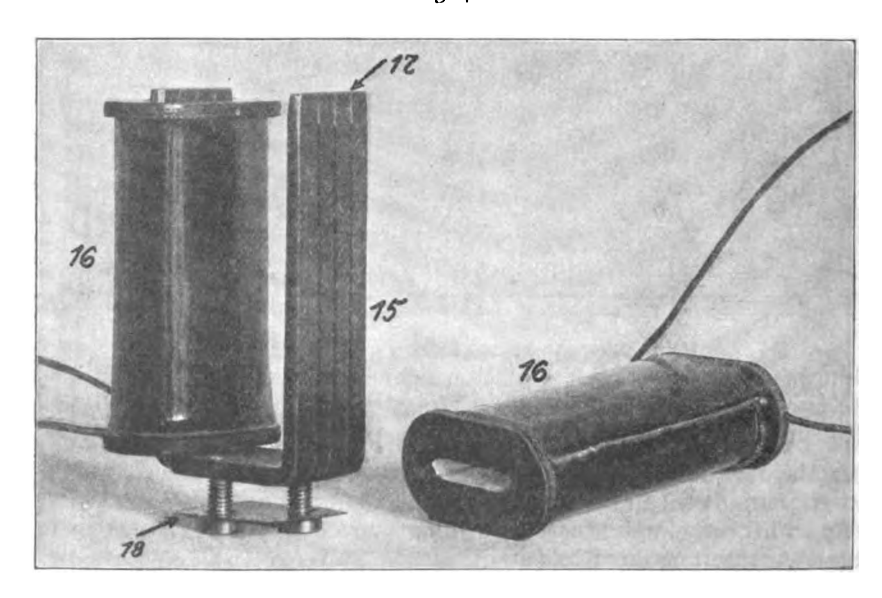


Fig. 4.



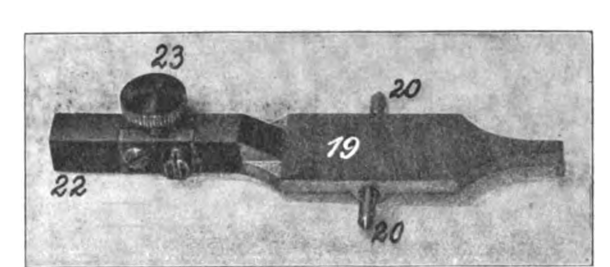
werden, mit zwei Schrauben in der Weise befestigt, daß es quer zum Magneten steht, und daß seine beiden Pole sich zu beiden Seiten des Nordpols N befinden. Der Querschnitt der Spulen ist elliptisch. Jede Spule besteht aus etwa 5600 Umwindungen 0,15 mm starken, mit Seide isolierten

Kupferdrahts, der einen Widerstand von 300 Ohm hat. Die beiden Schenkel des gemeinsamen Eisenkerns 15 sind geschlitzt, um das Auftreten von Wirbelströmen zu verhindern. Am oberen Ende sind die Schlitze durch Messingeinsätze 17 geschlossen. Zur Erhöhung der Empfindlichkeit des Klopfers sind die Rollenkerne durch eine dünne Messingplatte 18 von dem Magnetschenkel getrennt.

Der Anker (Fig. 5) besteht aus einem flachen Eisenstücke 19, das sich um die Achse 20 drehen kann. An dem rechten Ende des Ankers wird die Abreißfeder 21 (Fig. 2) eingehakt, an dem linken Ende ist ein Verlängerungstück 22 aus Messing angebracht, das die Schraube 23 für den unteren Anschlag trägt. Diese Schraube kann ebenso wie die im Messingjoche befindliche, für den oberen Anschlag bestimmte Schraube 6 (Fig. 2) durch eine Preßschraube festgelegt werden. Wenn der Anker eingesetzt ist, liegt die Achse zwischen den Polen der Magnetspulen. Die Schraube 23 für den unteren Anschlag befindet sich senkrecht über der Wölbung des Messingjochs 5 (Fig. 1), und das linke äußere Ende des Verlängerungstücks 22 legt sich mit der Oberseite gegen die obere Anschlagschraube 6.

Die Schaltung und Wirkungsweise des polarisierten Klopfers ist folgende. Neben der linken äußeren Zuführungsklemme 8 ist in das Holz des Grundbretts 1 der Buchstabe *R*, neben der rechten äußeren Klemme der Buchstabe *A* (Fig. 2)

Fig. 5.



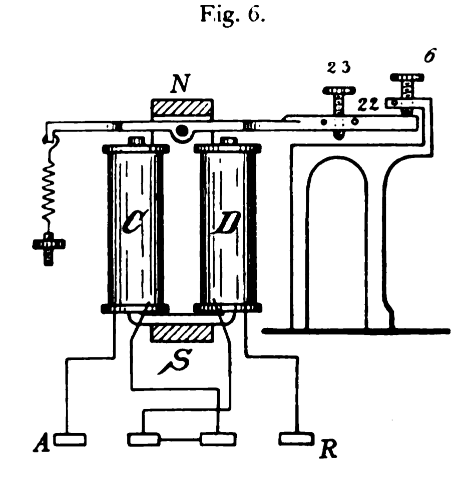
eingeschlagen. Die Zuführungsdrähte werden nun so an die Klemmen gelegt, daß der positive Strom bei Arbeitstromleitungen an der mit *A*, bei Ruhestromleitungen dagegen an der mit *R* bezeichneten Klemme eintritt. Die Wirkungsweise möge Fig. 6 erläutern. *N* und *S* seien die Pole des Magneten. Die Kerne der Elektromagnetrollen *C* und *D* sind südmagnetisch. Sie werden durch den in den Windungen kreisenden Strom im entgegengesetzten Sinne magnetisiert, so daß in dem einen Kerne eine Schwächung, in dem anderen eine Verstärkung des Magnetismus eintritt. Die Wirkungen beider Kerne auf den Anker addieren sich also. Die Grundeinstellung geschieht in nachstehender Weise. Die untere Anschlagschraube 23 wird so eingestellt, daß der Zwischenraum zwischen dem Pole *C* und dem Anker etwa das Doppelte des Zwischenraums zwischen dem Anker und dem Pole *D* beträgt, wenn man den Anker rechts herunterdrückt. Die alsdann überwiegende Anziehungskraft des Poles *D* wird durch Anspannen der Abreißfeder aufgehoben, so daß sich das Anker-Verlängerungstück 22 gegen die obere Anschlagschraube 6 legt. Der Ankerhub wird dann in gewöhnlicher Weise durch Verstellen der oberen Anschlagschraube 6 begrenzt.

Tritt nun bei Arbeitstromleitungen der positive Strom bei der Klemme *A* ein, so wird die Federspannung überwunden, und das Verlängerungstück bewegt sich nach unten, um beim Aufhören des Stromes in die Ruhelage zurückzukehren.

Beim Ruhestrombetriebe wird unter Beibehaltung der gleichen Grundeinstellung die Abreißfeder entspannt, so daß der Anker im wesentlichen nur unter der Wirkung der Pole *C* und *D* steht. Unter dem Einflusse des Ruhestroms, der von *R* nach *A* fließt, wird der Magnetismus in *C* verstärkt und in *D* geschwächt. Das Verlängerungsstück legt sich mithin gegen die obere Anschlagschraube 6, geht aber zunächst infolge seines Gewichts, dann aber, weil der Pol *D* wegen des geringeren Abstandes vom Anker eine stärkere Anziehungskraft auszuüben beginnt als der Pol *C*, nach unten, sobald der Strom unterbrochen oder ausreichend geschwächt wird.

Der Anker ist so gelagert, daß der Zwischenraum zwischen seiner Oberfläche und der nach unten gekehrten Fläche des Nordpols *N* des Dauermagneten 1,5 mm beträgt. Erfolgt die Einstellung derart, daß bei heruntergedrücktem Verlängerungstücke der Pol *C* 0,6 mm, der Pol *D* 0,3 mm von der unteren Fläche des Ankers entfernt ist, und daß der Zwischenraum zwischen dem Verlängerungstück und der oberen Anschlagschraube 6 0,3 mm beträgt, und wird die Abreißfeder so gespannt, daß der Klopfer beim Arbeitstrombetrieb auf $13 \cdot 10^{-3}$ A gut anspricht, so kann der ankommende Strom auf $2 \cdot 10^{-3}$ A sinken

Fig. 6.



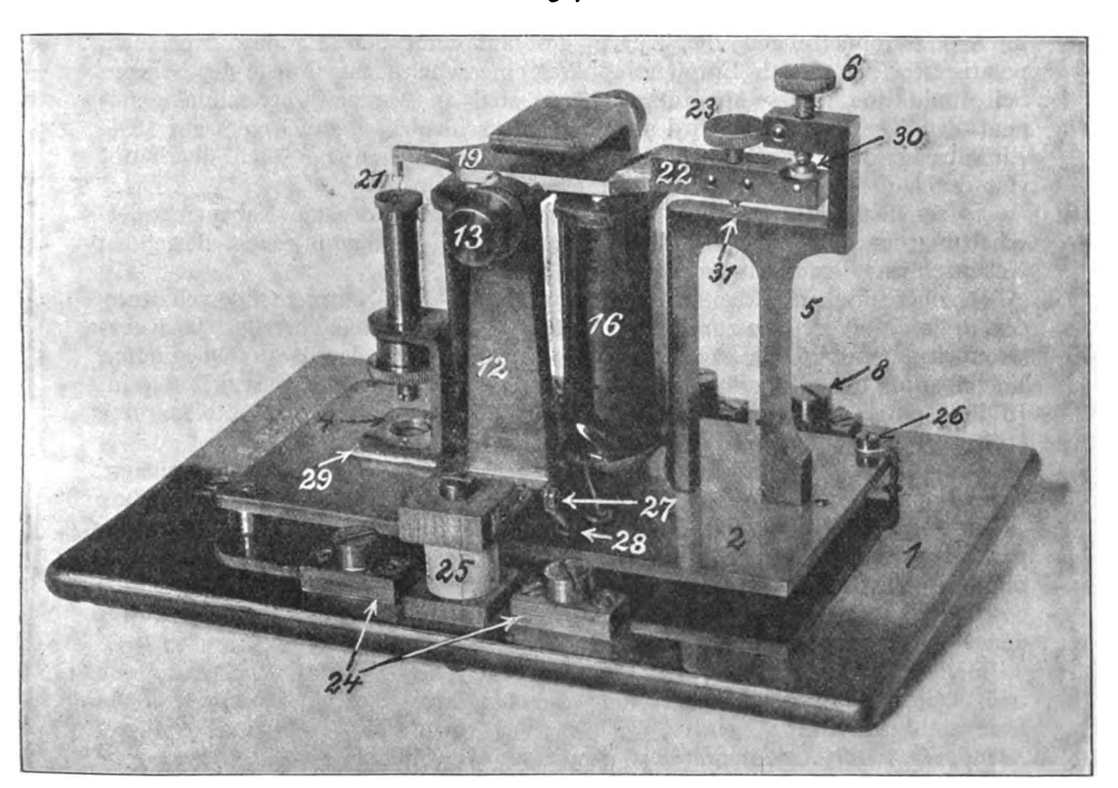
oder auf $40 \cdot 10^{-3}$ A ansteigen, ohne daß eine Neueinstellung erforderlich ist. Im Ruhestrombetriebe wird der Apparat zweckmäßig so eingestellt, daß er trotz eines Reststroms von 4 bis $5 \cdot 10^{-3}$ A gut arbeitet. Es bleibt sich dann gleich, ob der Ruhestrom auf $10 \cdot 10^{-3}$ A oder auf $40 \cdot 10^{-3}$ A verstärkt wird. Bei geeigneter Einstellung ist es möglich, bei Restströmen von $10 \cdot 10^{-3}$ A einwandfrei zu arbeiten.

Außer dem vorbeschriebenen polarisierten Klopfer wird noch ein zweites Muster angefertigt, das die Einschaltung eines fliegenden Nebenschlusses gestattet. Da in Kabelleitungen beim Geben von Morsezeichen der abfallende Teil der Kurve des ankommenden Stromes flacher ist als der ansteigende, so verstreicht eine gewisse Zeit, bis der Strom im Empfangsapparate so weit gesunken ist, daß der Anker nicht mehr festgehalten wird. Diese Zeit, die eine Verringerung der Telegraphiergeschwindigkeit bedeutet, läßt sich verkürzen, wenn man, nachdem die zum Anziehen des Ankers erforderliche Stromstärke erreicht worden ist, den Rollen wieder so viel Strom entzieht, daß der Anker eben noch festgehalten wird. Eine nur unbedeutende Stromschwächung reicht dann aus, um den Anker wieder an den Ruheanschlag zurückgehen zu lassen.

Der für diesen Zweck eingerichtete polarisierte Klopfer ist in Fig. 7 dargestellt; er weist gegenüber dem gewöhnlichen polarisierten Klopfer folgende Abweichungen auf:

1. an der zweiten Längsseite sind auf dem Grundbrette 1 zwei Messingklemmen 24 angebracht, von denen die linke mit der mit *A* bezeichneten Klemme 8 (Fig. 2), die rechte mit dem Lagerbocke 12 verbunden ist. Zwischen den beiden Klemmen befindet sich eine kleine Nickelindraht-Widerstandspule 25 von geeignetem Widerstandwerte, die mit einer Schraube in einer Messingbuchse des Grundbretts befestigt ist. Anfang und Ende der bifilar gewickelten Spule 25 sind an die beiden Klemmen 24 herangeführt;

Fig. 7.



Der polarisierte Klopfer mit fliegendem Nebenschlusse.

2. an der einen Ecke der messingnen Grundplatte 2 ist eine kleine Klemmschraube 26 angebracht, an die eine Verbindung von der mit *R* bezeichneten Klemmschraube 8 herangeführt ist;
3. am Fuße des auf dem Südpole des Magneten ruhenden messingnen Ständers 12 befindet sich eine kleine Klemmschraube 27, mit der der Draht für die unter 1. erwähnte Verbindung zur Schraube 24 festgelegt wird. Der Draht ist mit einer Hartgummibuchse 28 durch die Grundplatte 2 hindurchgeführt. Zwischen dem Lagerbocke 12 und dem Anker 19 ist zur Sicherung des Stromüberganges eine Spiralfeder angebracht;

4. der Lagerbock 4 für die Abreißfeder 21 ist durch eine Glimmerzwischenlage 29 von der Grundplatte 2 isoliert;
5. in dem messingnen Verlängerungstücke 22 des Ankers befindet sich an der Stelle, die sich gegen die obere Anschlagschraube legt, ein durch Elfenbein isolierter Anschlag 30;
6. die Schraube für den unteren Anschlag hat eine Platinspitze, die sich auf einen Platinkontakt 31 im Messingjoche 5 legt;
7. die Messingplatte 10 (Fig. 3) ist durch eine Hartgummiunterlage ersetzt, so daß das Magnetsystem von der Grundplatte 2 isoliert ist.

Die Schaltung ist mithin so getroffen, daß der Widerstand 25 in dem Augenblicke den Magnetrollen parallel geschaltet wird, wo die Anschlagschraube 23 den Platinkontakt 31 im Messingjoche 5 berührt.

Der polarisierte Klopfer wird in Kabelleitungen und in längeren oberirdischen Leitungen sowie in Ruhestromleitungen mit Vorteil verwendet. Zwar steigt in Arbeitstromleitungen die Kurve des ankommenden Stromes, wenn ein polarisierter Klopfer als Empfangsapparat eingeschaltet ist, infolge der höheren Selbstinduktion dieses Apparats nicht so steil an wie bei Verwendung eines neutralen Klopfers, dafür wird aber der Rückschlag unschädlich gemacht. Die Einführung des Klopferbetriebs in Ruhestromleitungen hat sich überhaupt erst durch den polarisierten Klopfer ermöglichen lassen.

Es sei noch kurz erwähnt, was über die Hinter- oder die Nebeneinanderschaltung der Elektromagnetrollen sowie über die Verwendung eines fliegenden Nebenschlusses ermittelt worden ist.

In oberirdischen Arbeitstromleitungen bietet die Nebeneinanderschaltung der Rollen im Vergleich zur Hintereinanderschaltung keine Vorteile. In Ruhestromleitungen wird die Nebeneinanderschaltung wegen der dadurch bedingten Verringerung des Widerstandes der anderen Schaltungsart vorzuziehen sein. In längeren Kabelleitungen wird mit der Parallelschaltung der Rollen eine größere Telegraphiergeschwindigkeit erreicht.

Die Einschaltung eines fliegenden Nebenschlusses hat in Kabelleitungen, wenn Apparate mit in Reihe geschalteten Rollen verwendet wurden, eine größere Telegraphiergeschwindigkeit zur Folge gehabt. Waren die Rollen einander parallel geschaltet, so ließ sich durch die Einschaltung eines fliegenden Nebenschlusses nur noch eine unwesentliche weitere Erhöhung der Telegraphiergeschwindigkeit erzielen. In diesem Falle wird man also im allgemeinen ohne den Nebenschluß auskommen können.

Zur Geschichte des Bahnpostwesens.

Vom Ober- und Geh. Postrat a. D. Sautter in Berlin.

Daß das Vaterland der Bahnposten England ist, darf wohl als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Weniger verbreitet dürfte die Kenntnis der Entstehungsgeschichte der Bahnposten sein. Ein vor kurzem erschienenes Werk von Edward Bennett »The Post Office and its Story« *) bringt darüber

*) The Post Office and its Story, an interesting account of the activities of a great governement departement; by Edward Bennett. London. Seeley, Service & Co. 1912.



interessante Einzelheiten, die uns der eingehenden Mitteilung wert erscheinen. Nach den Ausführungen des Verfassers hat als »Erfinder« der Bahnposten, wenn man diesen Ausdruck gebrauchen darf, Frederick Karstadt zu gelten, der Sohn eines englischen Postinspektors, der bereits im Jahre 1837, als die Eisenbahnen noch in den Kinderschuhen staken, dem britischen General-Postamte den Vorschlag machte, die Briefpost im Eisenbahnzuge während der Fahrt bearbeiten zu lassen, womit ein großer Zeitgewinn verbunden sein werde. Der Gedanke fiel beim General-Postamt auf guten Boden; es ließ alsbald einen sonst für Pferdebeförderung dienenden Eisenbahnwagen zur vorübergehenden Benutzung als Bahnpostwagen herrichten. Diese ungemein dürftig ausgestattete Bahnpost lief zum ersten Male zwischen London und Birmingham am 6. Januar 1838. Dieser Tag ist somit als der Geburtstag der Bahnposten zu betrachten. Der Versuch gelang vollkommen und wurde nicht nur von den Postbeamten und dem General-Postamte, sondern auch von der Presse als ein voller Erfolg angesehen. Namentlich die Presse spendete der Umsicht der Postverwaltung warme Worte der Anerkennung. So schrieb ein Blatt in jenen Tagen: Hier sehen wir eine Probe der rastlosen Erfindungsgabe, die dahin strebt, Zeit und Raum zu überflügeln, eine Vervollkommnung, die die Post in den Stand setzt, in Wirklichkeit doppelte Arbeit zu leisten, mit anderen Worten, die Zeit zu verdoppeln, indem gleichzeitig gereist und gearbeitet wird. »Die Bahnpost — bemerkt hierzu der Verfasser des Werkes — galt unseren Großvätern als ein Wunderding. Ich bezweifle aber, ob sie sich hätten eine Zeit vorstellen können, da wir in einem mit der Geschwindigkeit von 50 Meilen in der Stunde durch das Land brausenden Zuge frühstücken, zu Mittag und zu Abend speisen, in bequemen Betten schlafen und, wenn wir Geschäftsleute sind — als die neueste Errungenschaft unserer Tage —, auf der Fahrt nach und von London Damen zur Verfügung haben, die uns Briefe mit der Schreibmaschine fertigen.«

Soviel steht fest, daß die Bahnpost — Travelling Post Office — den Eisenbahngesellschaften sowohl wie dem Publikum zum ersten Male vor Augen führte, was in einem fahrenden Eisenbahnzuge geleistet werden kann, und daß die im Laufe der Zeit geschaffenen Einrichtungen zur Bequemlichkeit der Reisenden, wie Speisewagen, Schlafwagen usw., von der Einrichtung der Bahnposten ihren Ausgang nehmen.

Der erste zur dauernden Benutzung bestimmte Bahnpostwagen wurde von der Great Junction-Eisenbahngesellschaft erbaut. Am 17. September 1838 wurde die London-Birmingham-Eisenbahn auf der ganzen Strecke dem Verkehr übergeben. Mit dem gleichen Tage wurden auf dieser Linie zwei Bahnposten, von denen die eine bei Tage, die andere bei Nacht verkehrte, in Betrieb gesetzt, die als die ersten dauernd verkehrenden Bahnposten überhaupt zu gelten haben. Die unmittelbare Folge dieser Einrichtung bestand in dem Wegfalle von 800 bis 900 Briefkartenschlüssen, indem nunmehr jede Station statt der 14 bis 15 Kartenschlüsse, die sie ehemals mit der Postkutsche zu versenden hatte, nur noch einen Beutel auf die Bahnpost abfertigte. Zum Vergleich, wie sich der Bahnpostverkehr inzwischen entwickelt hat, führt der Verfasser an, daß die Bahnpost London—Preston im Jahre 1843 auf der Hinfahrt 51, auf der Rückfahrt 44 Briefkartenschlüsse abfertigte, während die nämliche Bahnpost, die jetzt allerdings zwischen London und Aberdeen verkehrt, heute auf der Hinfahrt beinahe 400, auf der Heimfahrt etwa 300 Kartenschlüsse fertigt. Interessant ist die Mitteilung, daß der erste in England erbaute Bahnpostwagen gleich mit einer Vorrichtung zum Abwerfen und Auffangen von Briefbeuteln während

der Fahrt ausgerüstet wurde. Der erste Versuch mit dieser Vorrichtung wurde schon im Jahre 1838 auf der Station Boxmoor der Linie London–Birmingham gemacht. Im Jahre 1848 wurde die Vorrichtung einer wesentlichen Änderung und Vereinfachung unterzogen, aber trotz vieler Verbesserungen, die im Laufe der Zeit vorgenommen wurden, ist der Grundgedanke der gleiche geblieben wie bei der ersten Einrichtung im Jahre 1838. Das sogenannte Fang- und Abwurfsystem ist im englischen Bahnpostwesen auch heute noch stark im Gebrauche, was sich daraus erklärt, daß die Expreßzüge nur an wenigen Stationen halten.

Im Jahre 1859 wurde zur Beschleunigung der Postbeförderung der erste »beschränkte Postzug« (Limited mail train) in Gang gebracht. Viele Leute haben sich damals unzweifelhaft über diesen sonderbaren Namen für einen Expreßzug gewundert und werden ihn wahrscheinlich mit dem Gedanken an verminderte Schnelligkeit in Verbindung gebracht haben. In Wirklichkeit handelte es sich um einen Zug, der in erster Linie der Postbeförderung dienen und Reisende nur in beschränkter Zahl aufnehmen sollte, soweit dies ohne Benachteiligung der zuvörderst in Betracht kommenden Interessen des Postdienstes zulässig erschien. Der erste »Limited mail« war der Nachtschnellzug von London nach Schottland. Ein weiterer Schritt in dieser Richtung wurde im Jahre 1885 gemacht, als ein ausschließlich für Postzwecke bestimmter, nur aus Bahnpostwagen zusammengesetzter Postsonderzug (Special mail train) zwischen London und Aberdeen in Gang gesetzt wurde. Ein zweiter derartiger Zug ward auf der Great Western-Eisenbahn zwischen London und Penzance eingerichtet.

Der Postsonderzug London–Aberdeen, der von Station Euston um 8^{30} abends abfährt, enthält die am meisten belastete Bahnpost im englischen Postbetriebe. In den verschiedenen Postwagen, aus denen der Zug besteht, arbeiten 30 Postbeamte, das Eisenbahnpersonal, das den Zug begleitet, besteht nur aus 3 Personen. Diese Bahnpost in ihrem großartigen Betriebe zeigt am besten, welche gewaltigen Fortschritte das britische Bahnpostwesen seit der Einrichtung der beiden ersten kleinen Bahnposten zwischen London und Birmingham im Jahre 1838 während der abgelaufenen 75 Jahre gemacht hat.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 9. **BERLIN, MAI.** **1912.**

Die Beratung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Rechnungsjahr 1912 im Reichstage.

(Schluß.)

In der Sitzung am 28. März wurden zunächst nachstehende, zu Kap. 85 Titel 1 der fortdauernden Ausgaben (Staatssekretär) eingebrachte Resolutionen angenommen.

Der Reichstag wolle beschließen:

den Herrn Reichskanzler erneut zu ersuchen, zu veranlassen, daß der im Postbetriebsdienste nach 8 Uhr abends und an Sonn- und Feiertagen abzuleistende Dienst auf die Arbeitszeit der Post- und Telegraphenbeamten sowie Unterbeamten $1^1/_2$-fach in Anrechnung gebracht wird;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, daß der Erholungsurlaub der unteren Post- und Telegraphenbeamten in angemessener Weise erweitert werde;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, die Gleichstellung der in Elsaß-Lothringen beschäftigten Post- und Telegraphenbeamten mit den Beamten der Betriebsverwaltung der Reichseisenbahnen in bezug auf die Gewährung nichtpensionsfähiger Zuschüsse (Kap. 87 Titel 13b) herbeizuführen.

Der Titel 1 (Staatssekretär) war damit erledigt.

Bei Titel 17 verbreitete sich der Abgeordnete Kunert (Sd.) in längeren Ausführungen über die Stellungnahme der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zur Ausübung des Wahlrechts ihres Personals. Dazu gab ihm ein Vorfall Anlaß, der sich 1911 in Halle (Saale) nach den Stadtverordnetenwahlen abgespielt hatte.

Der Unterstaatssekretär im Reichs-Postamte Granzow erwiderte: »Meine Herren, auf die allgemeinen Ausführungen und die Angriffe des Herrn Vorredners lasse ich mich nicht ein, eingedenk der Mahnung des Herrn Präsidenten. Er hat ja auch gar nichts angeführt, um diese allgemeinen Bemerkungen auch nur irgendwie zu rechtfertigen.

(Zuruf von den Sozialdemokraten.)

Was die Sache selbst betrifft, so ist es richtig, daß im Halleschen Bürgerverein in einem Vortrag und in einer gedruckten Statistik behauptet worden war, daß 15 Reichs- und Staatsbeamte, darunter 6 noch im Dienste befindliche, bei den Stadtverordnetenwahlen sozialdemokratisch gewählt haben.

(Bravo! bei den Sozialdemokraten.)

Die Ober-Postdirektion betrachtete dies als einen Vorwurf gegen ihre aktiven Beamten und suchte zu erfahren und festzustellen, ob das denn wirklich der Fall gewesen sei. Als sich herausstellte, daß das nicht der Fall sei, hat sie diese Berichtigung erlassen, um den Vorwurf von ihren Beamten zu nehmen.

(Zuruf von den Sozialdemokraten. — Oho! rechts — Glocke des Präsidenten.)

Das ist der Sachverhalt. Hat sie damit ein Verbrechen begangen?

(Zuruf von den Sozialdemokraten: Natürlich!)

— Nein, sie ist eifrig gewesen im Interesse ihrer Beamten; diesen Vorwurf

(Zuruf von den Sozialdemokraten: Es ist kein Vorwurf!)

— es ist aber als Vorwurf allgemein aufgefaßt worden in Halle, in allen bürgerlichen Kreisen, und diesen Vorwurf hat sie zu entkräften versucht. Das ist ihr Vergehen, das ist die unverschämte Reaktion, die Schnüffelei, von der der Herr Abgeordnete Kunert gesprochen hat.«

(Zuruf von den Sozialdemokraten: Da hat er recht!)

Der Abgeordnete Graf Praschma (Z.) sprach die Bitte aus, in den Brieftelegrammverkehr eine größere Zahl von Städten, namentlich die Städte des oberschlesischen Industriebezirkes, einzubeziehen.

Dazu erklärte der Staatssekretär des Reichs-Postamts: »Meine Herren, es ist richtig, daß es sich bei der Einführung der Brieftelegramme nur um einen Versuch handelt. Wir haben zunächst einmal festzustellen, wie weit ein Bedürfnis vorhanden ist. Ich darf aber darauf Bezug nehmen, daß man sich in den anderen Ländern, die diese Einrichtung eingeführt haben, auch auf diejenigen Orte beschränkt hat, in denen Telegraphennachtdienst besteht. Das ist deshalb geschehen, weil da Zeit ist, die Telegramme ohne Einstellung neuer Beamten abzufertigen. Es wird sich nun bei den Versuchen herausstellen, ob es notwendig ist, eine Erweiterung stattfinden zu lassen. Ich kann dazu sagen: wenn ein Bedürfnis vorliegt, so wird dem, soweit tunlich, entsprochen werden, wie ja auch in Kattowitz kürzlich der Brieftelegrammdienst eingeführt worden ist.«

Der Abgeordnete Dr. Weill (Sd.) brachte zur Sprache, daß die Ober-Postdirektion in Metz unmittelbar vor den Stichwahlen den Beamten einen Erlaß des Herrn Staatssekretärs des Reichs-Postamts vom 25. Juni 1898 — Amtsblatt des Reichs-Postamts Nr. 37 von 1898 —, betreffend Bestrebungen der Sozialdemokratie, in Erinnerung gebracht habe; im Anschluß daran stellte

er die Frage, ob das Vorgehen der Ober-Postdirektion mit Wissen und mit Einverständnis und mit der Billigung des Herrn Staatssekretärs erfolgt sei.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts antwortete: »Meine Herren, auf die Anfrage des Herrn Vorredners, ob an die Ober-Postdirektion Metz oder an die Ober-Postdirektionen überhaupt eine Verfügung ergangen sei, wonach der Erlaß von 1898 den Beamten bekannt gemacht werden solle, kann ich erwidern, daß eine derartige Verfügung nicht ergangen ist. Die Sache liegt in Metz eigentlich beinahe ganz natürlich, und zwar so: die Ober-Postdirektion in Metz hat von der Aufwiegelung Kenntnis erhalten, die durch das Ihnen gestern vorgelesene Blatt »Die Postbeamten und die Reichstagswahlen« erfolgt ist, welches von sozialdemokratischer Seite auch in Metz — wie die Ober-Postdirektion berichtet hat — unter Kuvert allen Unterbeamten und Beamten zugesandt worden ist. Da hat sie es für nötig gehalten, den Beamten den Erlaß von 1898 zur Kenntnis zu bringen, damit sie unterrichtet sind, wie die Behörde über solche Aufforderungen, die von sozialdemokratischer Seite gestellt werden, denkt. Also Sie selbst (zu den Sozialdemokraten) haben eigentlich die Veranlassung gegeben, daß das geschehen ist.

(Lachen bei den Sozialdemokraten.)

— Jawohl, meine Herren! Sollen wir denn nun wirklich die Hände in den Schoß legen und zusehen, was die Sozialdemokratie tut, und in welcher Weise sie versucht, Einfluß auf die Beamten zu gewinnen?! Wenn derartige Unwahrheiten, wie sie hier in diesem Blättchen stehen, verbreitet werden — —

(Laute Zurufe von den Sozialdemokraten. — Glocke des Präsidenten.)

— — dann verlangen Sie, wir sollen das ruhig hinnehmen und sollen das Gift ruhig wirken lassen? Wenn nun die Ober-Postdirektion — eine Ober-Postdirektion von 41! — weil sie davon Kenntnis bekommt, die Beamten darauf hinweist und ihnen den alten Erlaß bekannt macht, so kann ich darin kein großes Unrecht sehen.

(Lebhafter Beifall rechts und im Zentrum. — Zurufe von den Sozialdemokraten.)

Der Abgeordnete Dr. Struve (F. Vp.) wünschte Auskunft, ob der Herr Staatssekretär seinen früheren Standpunkt hinsichtlich der Ausübung des Wahlrechts der Beamten noch festhalte, und führte sodann Klage über die Amtsführung des Ober-Postdirektors in Berlin.

Darauf entgegnete der Staatssekretär des Reichs-Postamts: »Meine Herren, der Herr Vorredner hat den Ober-Postdirektor des Berliner Bezirkes hier angegriffen. Ich muß erklären, daß der Ober-Postdirektor dieses Bezirkes ein sehr tüchtiger, gewissenhafter, pflichttreuer Beamter ist,

(hört! hört! rechts)

und daß mir bisher von keiner Seite Klagen über ihn zugegangen sind.

(Hört! hört! rechts)

Ich würde daher dem Herrn Vorredner dankbar sein, wenn er die Herren, die ihm solche Klagen zutragen, an die zuständige Stelle verweisen möchte; er kann überzeugt sein, daß alle Klagen, die von Beamten erhoben werden, eingehend und ruhig geprüft werden.

Ich möchte dann im weiteren erklären, daß in meiner Ansicht, was die Wahlen anbetrifft, keine Änderung seit jener Erklärung, die ich abgegeben habe.



eingetreten ist. Es handelt sich in dem Falle von Metz auch gar nicht um ein Nachforschen, wie gewählt worden ist; sondern es handelt sich lediglich darum, daß der Ober-Postdirektor, wie er mir berichtet hat, aus Anlaß der durch Zusendung dieser Drucksache an Beamte versuchten Aufwiegelung auf einen alten Erlaß aufmerksam gemacht, sich um die Wahlen selbst aber gar nicht gekümmert hat.«

Nachdem der Abgeordnete Ledebour (Sd.) nochmals auf die Vorfälle in Metz und Halle zurückgekommen war, wurde der Titel 17 genehmigt.

Bei Titel 22 beklagte der Abgeordnete Werner (Ref. P.) die ungünstigen Urlaubsverhältnisse bei zwei Postämtern und die verschlechterten Anstellungsverhältnisse der Postassistenten, während der Abgeordnete Dr. Struve (F. Vp.) verschiedene Wünsche der Beamten wiederholte. Zu der von der Budgetkommission genehmigten Resolution (Drucksache Nr. 315) wegen Gewährung einer Zulage von 300 Mark an die Ober-Post- und Telegraphenassistenten und Postverwalter durch einen Nachtragsetat war von dem Abgeordneten Freiherrn v. Gamp-Massaunen ein Änderungsantrag gestellt worden, wonach die Zulage »pensionsfähig« sein solle. Die Resolution wurde dementsprechend in folgender Fassung angenommen:

> den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, bei den verbündeten Regierungen dahin zu wirken, daß noch in einem Nachtragsetat den Ober-Post- und Telegraphenassistenten (Titel 4, 18, 22) sowie den Vorstehern der Postämter III, welche vor dem 1. Januar 1900 in den Dienst der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung eingetreten sind, soweit sie drei Jahre lang im Genusse des Höchstgehalts gewesen sind, eine pensionsfähige persönliche Zulage von 300 Mark gewährt werde.

Bei Titel 24 sprach der Abgeordnete Werner (Ref. P.) gegen die immer mehr zunehmende Anstellung von weiblichen Personen, die jetzt nicht mehr wie früher nur bei Postämtern III, sondern auch bei Postämtern II und I Verwendung finden sollen. Dadurch würden die Beförderungsverhältnisse des männlichen Personals noch verschlechtert werden. Überdies bezögen die weiblichen Beamten einen höheren Wohnungsgeldzuschuß als die Postschaffner.

Darauf entgegnete der Unterstaatssekretär im Reichs-Postamte Granzow: »Ich möchte dem Herrn Abgeordneten Werner einige Worte erwidern. Weibliche Personen beschäftigen wir bekanntlich in beträchtlicher Zahl im Telegraphen- und Postdienste, hauptsächlich im Telegraphendienste, genauer gesagt im Fernsprechdienste, und gegen die Verwendung der Gehilfinnen in diesen Dienstzweigen hat niemand etwas einzuwenden. Im Gegenteil, wir bekommen aus kleineren Orten, wo wir männliche Beamte an Stelle von Damen einstellen, die bisher dort waren, vielfach den Wunsch, die Damen dort zu lassen, weil sie den Fernsprechdienst gut versehen, und weil befürchtet wird, daß männliche Beamte ihn nicht so gut verrichten werden. Die Damen sind aber nicht, wie der Herr Abgeordnete Werner meint, früher hauptsächlich bei kleineren Ämtern beschäftigt worden, sondern bei den großen Fernsprechämtern, bei den Telegraphenämtern und den Fernsprechstellen der größeren Postämter.

Was die Bezahlung betrifft, so hat der Herr Abgeordnete Werner gesagt, sie ständen in bezug auf den Wohnungsgeldzuschuß bedeutend besser als die Unterbeamten. Ja, vor der neuen Besoldungsordnung war das in höherem Maße der Fall als jetzt; vor der Besoldungsordnung von 1909 bezogen sie in der Tat den Wohnungsgeldzuschuß der mittleren männlichen Beamten; bei der neuen Besoldungsregelung sind sie in die Tarifklasse 4 des Wohnungsgeldzuschusses eingereiht worden, der niedriger ist als der der mittleren

Beamten. Der Unterschied zwischen ihrem Wohnungsgeldzuschuß und dem der Unterbeamten hat sich also wesentlich verringert.«

Nachdem der Abgeordnete Dr. Arndt (Rp.) die Maßnahmen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hinsichtlich der Verwendung weiblicher Personen gebilligt und der Abgeordnete Werner betont hatte, daß er nicht die Anstellung von Damen bei der Post an sich, sondern nur die allzu umfangreiche Verwendung bemängelt habe, wird der Titel 24 bewilligt.

Bei Titel 25 befürwortete der Abgeordnete Beck (Nl.) als Berichterstatter die Annahme der Resolutionen der Budgetkommission über die Besserung der Besoldungs- und Lohnverhältnisse der Unterbeamten und Arbeiter. Ihm schloß sich der Abgeordnete Giesberts (Z.) an. Dieser wies im besonderen auf die ungleichen Anstellungsverhältnisse in den einzelnen Ober-Postdirektionsbezirken hin, auf die Verlängerung der Arbeitszeit und auf das ungünstige Verhältnis zwischen Entlohnung und Arbeit der Postboten in den Industriebezirken und Großstädten.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erklärte dazu: »Ich möchte dem Herrn Vorredner erwidern, daß ich bereits während der Debatten in der Kommission und hier erklärt habe, daß wir eifrig bestrebt sind, die Unterschiede in der Anstellungszeit in den verschiedenen Bezirken zu verringern, und daß wir durch Verlegung von Stellen die Zahl der angestellten Beamten in ein besseres Verhältnis zu der der nicht angestellten in den einzelnen Bezirken bringen wollen. Das hoffe ich erreichen zu können.

Ich habe ferner in der Kommission bereits gesagt, daß eine Verfügung vorliegt, in der wir, da in einzelnen Bezirken den Unterbeamten ein größeres Arbeitsmaß als früher auferlegt worden ist, die Ober-Postdirektionen angewiesen haben, in dieser Weise nicht weiter vorzugehen, sondern darauf zu sehen, daß die Verhältnisse wieder auf den früheren Stand kommen.

Was die Postboten betrifft, so sind die Löhne nach den Verhältnissen in den einzelnen Orten bemessen. Wir haben keine einheitlichen Sätze, sondern die Löhne bewegen sich zwischen 2 und 3 Mark, und die Ober-Postdirektionen, die die Verhältnisse an den einzelnen Orten kennen, setzen die Tagegelder fest. Zu diesen Tagegeldern tritt mit der Zeit eine Zulage, die für jedes Jahr sich auf 10 Pfennig pro Tag bemißt, so daß in jedem Jahre der Postbote eine Zulage von 36½ Mark, d. h. für 3 Jahre über 100 Mark erhält. Das sind Zulagen, die über die hinausgehen, die nach der Besoldungsordnung den etatsmäßigen Unterbeamten gewährt werden, so daß man nicht sagen kann, es geschähe in dieser Beziehung nichts für die Postboten. Ich bin aber gern bereit, seitens des Reichs-Postamts prüfen zu lassen, ob an diesem oder jenem Orte des Industriebezirks die Löhne etwa zu niedrig bemessen sind. Ich muß aber immer wieder hervorheben: bei Bemessung der Löhne kann man einen Einheitsatz nicht feststellen.

(Sehr richtig! im Zentrum.)

Das sehen die Leute auch ein, daß im Osten und Westen verschiedene Verhältnisse obwalten, und daß es unrichtig wäre, wenn man gleichmäßige Löhne für das ganze Deutsche Reich festsetzen würde.

Ich darf also damit schließen, daß ich erkläre, daß die Verwaltung bestrebt ist, auch nach dieser Richtung hin bessere Verhältnisse für das Personal zu schaffen.«

(Bravo! rechts und im Zentrum.)



Die Abgeordneten Dr. Struve (F. Vp.) und Ebert (Sd.) erörterten sodann verschiedene Fragen über Dienst- und Besoldungsverhältnisse der Unterbeamten.

Der Unterstaatssekretär im Reichs-Postamte Granzow entgegnete: »Einige Worte auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten. Ebert! Er hat die Tagegelder der Postboten, also der nichtetatsmäßigen jüngeren Unterbeamten als außerordentlich ungünstig hingestellt und sie geradezu als Hungerlöhne bezeichnet.

(Zuruf von den Sozialdemokraten: Das sind sie auch! — Abgeordneter Frohme: Versuchen Sie es einmal, leben Sie davon! — Glocke des Präsidenten.)

— Lassen Sie mich doch ausreden! — Es ist aber doch zu berücksichtigen, daß ein großer Teil der jungen Leute, die nach dem vollendeten 20. Lebensjahr als Postboten bei uns angenommen werden, in Berlin mit 3 Mark beginnen und diese 3 Mark auch an allen Sonn- und Festtagen beziehen, auch wenn sie dienstfrei sind, was bei den Arbeitern bekanntlich nicht der Fall ist. Man kann doch wirklich nicht sagen, daß das für solche jungen Leute Hungerlöhne sind.

(Widerspruch bei den Sozialdemokraten.)

Nun sagte der Herr Abgeordnete Ebert, die Bezahlung reiche nicht aus für eine Familie. Ja, in so jungem Alter werden sich doch die Postboten noch nicht verheiraten wollen. Das tun auch die Angehörigen anderer Berufskreise nicht, wenn sie in solchem Alter sind.

(Zuruf von den Sozialdemokraten.)

— Ja, wenn sie vorher irgendeinem anderen Berufe angehört haben als Schuhmacher, Schneider, Schlosser usw. und kommen mit 23, 24, 25 Jahren zu uns, — ja, meine Herren, dann können wir die Zeit, die sie in diesem anderen Berufszweige zugebracht haben, doch nicht als Postboten- und Unterbeamtenzeit behandeln. Nicht wahr, das geben Sie zu?

(Zuruf von den Sozialdemokraten: Das geben wir zu!)

— Also gut! Und was das Mißverhältnis betrifft zwischen der Zahl der nichtetatsmäßigen und der Zahl der etatsmäßigen Unterbeamten, namentlich im Bezirke Düsseldorf, worauf der Herr Abgeordnete Ebert hingewiesen hat, so ist zu berücksichtigen, daß sich unter dieser großen Zahl von nichtetatsmäßigen Unterbeamten, von Postboten doch nur im ganzen 480 befinden, die eine zehnjährige oder längere Dienstzeit zurückgelegt haben; alle übrigen befinden sich in einem jüngeren Dienstalter, haben also die Zeit noch nicht vollendet, die nach den Ausführungen der Herren Vorredner aus dem Hause als längste Anstellungsfrist gewünscht wird.

Ähnlich verhält es sich in Hamburg. In Hamburg befinden sich unter der großen Zahl von nichtetatsmäßigen Unterbeamten nur 200 Postboten, die dienstälter sind als 10 Jahre. Daß so viele nichtetatsmäßige Unterbeamte in den Bezirken Hamburg und Düsseldorf und anderen Bezirken vorhanden sind — das muß ich auch auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Giesberts bemerken —, ist eine Folge davon, daß in den letzten Jahren eine starke Vermehrung der Unterbeamtenkräfte hat eintreten müssen, weil der Verkehr namentlich in den Industriebezirken und Großstädten außerordentlich gestiegen ist.

Schon in der Budgetkommission ist — ich komme damit auf die vom Herrn Abgeordneten Ebert beliebte Bezeichnung »Hungerlöhne« zurück — von dem

Herrn Staatssekretär und von mir auseinandergesetzt worden, daß wir in einem Zeitraume von noch nicht 11 Monaten — vom April 1911 bis Februar 1912 — über 16 000 Gesuche um Aufnahme in den Unterbeamtendienst haben abweisen müssen, weil kein Bedarf war,

(Zurufe von den Sozialdemokraten.)

und daß wir in diesem Zeitraume 3- bis 4 000 Leute für den Unterbeamtendienst vorgemerkt haben. Es ist mir dort entgegengehalten worden — und wird mir vielleicht auch hier wieder entgegengehalten werden —, das beweise gar nichts anderes, als daß die Lohn- und Beschäftigungsverhältnisse in den anderen Berufszweigen noch schlechter seien als bei der Postverwaltung.

(Unruhe und Zurufe bei den Sozialdemokraten.)

Meine Herren, etwas anderes will ich damit auch gar nicht beweisen; man kann eben nur durch den Vergleich zu richtigen Schlüssen kommen. Aus dieser großen Zahl von Gesuchen geht doch hervor, daß die Bewerber die Unterkunft in unserer Verwaltung als eine günstigere Versorgung ansehen als die Beschäftigung in den übrigen ihnen zugänglichen Berufszweigen. So schlecht, wie behauptet wird, können also die Verhältnisse bei unserer Verwaltung unmöglich sein! Einen richtigeren, schlüssigeren Beweis gegen eine solche Behauptung gibt es gar nicht!

Der Herr Abgeordnete Ebert sagte, wenn ich richtig gehört habe, in Cottbus sei die Zahl der Dienststunden für die Unterbeamten in den Sommermonaten auf 76 wöchentlich gestiegen.

(Zuruf von den Sozialdemokraten: Elberfeld!)

— Ich hatte Cottbus verstanden. — Also in Elberfeld soll die Dienstzeit in den Sommermonaten 76 und im Winter 70 Stunden wöchentlich betragen haben. Ich kann wirklich nicht glauben, daß bei dem Postamt in Elberfeld oder bei irgend einem anderen Postamte die Zahl der wöchentlichen Dienststunden der Unterbeamten auf 76 heraufgesetzt worden ist, sei es auch nur vorübergehend. Wir werden diese Angabe aber prüfen, und erweist sie sich als richtig, so kann ich schon jetzt erklären, daß wir das auf das schärfste mißbilligen und nachdrücklich dagegen einschreiten werden. Ein derartig hohes Leistungsmaß wollen wir nicht; das haben wir den Ober-Postdirektionen und Postämtern gegenüber wiederholt nachdrücklich betont.«

Nachdem der Abgeordnete Werner (Ref. P.) nochmals für die Überführung der gehobenen Unterbeamten als Betriebsassistenten in die Beamtenstellung, der Abgeordnete Giesberts (Z.) für Aufbesserung der Gehaltssätze und der Abgeordnete Dr. Struve (F. Vp.) für Erhöhung der Tagegelder der Postboten gesprochen hatten, wurde die Resolution — Nr. 342 der Drucksachen — der Budgetkommission als Nachtrag zum Antrage der Kommission auf Nr. 315 unter IIb 3β mit Berücksichtigung eines Änderungsantrags in folgender Fassung angenommen:

> den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, durch welche die Zivilanwärter für die Unterbeamtenklasse bei der Reichs-Postverwaltung nach durchschnittlich zehnjähriger Beschäftigung in der Regel etatsmäßig angestellt werden.

Ferner wurden noch folgende Resolutionen angenommen:

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, im Hinblick auf die zahlreichen und erheblichen Unterschiede, die in der Besoldung der etatsmäßigen unteren Post- und Telegraphenbeamten durch ungleichartige Anrech-

nung von Dienstzeiten entstehen, je nachdem es sich um Anstellungsdienstalter oder Besoldungsdienstalter handelt, die gleichmäßige Anrechnung aller anstellungsberechtigenden Dienstzeiten auf das Besoldungsdienstalter in Erwägung zu ziehen;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, den infolge verschiedenartiger Festsetzung des Besoldungsdienstalters zwischen den bis zum 31. März 1905 und den nach diesem Zeitpunkt in gehobene Stellen beförderten Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bestehenden erheblichen Unterschied in der Besoldung baldigst durch geeignete Maßnahmen auszugleichen;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, daß das von den unteren Beamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung geforderte Leistungsmaß an wöchentlichen Dienststunden mit Rücksicht auf die erhebliche Steigerung des Verkehrs und die dadurch bedingte intensivere Anspannung der Kräfte angemessen herabgesetzt wird.

Der Titel 25 war damit genehmigt.

Bei Titel 31 trat der Abgeordnete Mertin (Rp.) für die Annahme der Resolution über die Errichtung einer Pensionskasse für Postagenten ein — Drucksache Nr. 328 —, obwohl der Herr Staatssekretär gemahnt habe, derartigen Wünschen mit Vorsicht zu begegnen. Die Resolution verlange ja auch nicht die sofortige Gründung einer derartigen Kasse, sondern nur die Anstellung von Erhebungen und die Mitteilung des Ergebnisses in einer Denkschrift.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte: »Meine Herren, nur einige wenige Worte! Ich möchte nicht den Eindruck bestehen lassen, die die ersten Worte des Herrn Vorredners gemacht haben: daß ich Mißtrauen gegen die Agenten bekundet hätte. Im Gegenteil, ich stehe den Agenten freundlich gegenüber. Wir werden auch Ermittlungen betreffs ihrer Wünsche anstellen, und ich habe bereits gestern erklärt, daß wir uns mit den Ermittlungen beschäftigen werden, die die Agenten selbst gemacht haben. Ich habe also gar nichts gegen die Annahme der Resolution, und die Denkschrift über die Frage ist so wenig umfangreich, daß ich die Resolution sogar für nützlich halte. Wenn die Agenten die gedruckte Denkschrift bekommen, wird das aufklärend wirken.«

(Bravo!)

Die Resolution:

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, erneute Erwägungen über die Errichtung einer Pensionskasse für Postagenten anzustellen und das Ergebnis der Erhebungen dem Reichstag in einer Denkschrift mitzuteilen,

wurde angenommen.

Bei Titel 35 erörterte der Abgeordnete Ebert (Sd.) nochmals Wünsche der Post- und Telegraphenarbeiter. Die nämlichen Wünsche behandelte auch der Abgeordnete Ickler (Nl.), der weiter den Ausbau der Postkrankenkasse für die Arbeiter zu einer ähnlichen Einrichtung anregte, wie sie für die Unterbeamten geplant sei.

Der Abgeordnete Behrens (W. V.) wies bei Erörterung der gleichen Fragen darauf hin, daß bei den jetzigen Postkrankenkassen von den Zwangsmitgliedern der Handwerker- und Arbeiterklasse hohe Aufwendungen für die freiwilligen Mitglieder und für die weiblichen Mitglieder zu machen seien. Ferner

regte er an, an Stelle einer Pensionskasse für die Post- und Telegraphenarbeiter, wenn der Kreis dieser Personen zu klein sei, eine gemeinsame Pensionskasse für sämtliche in den Reichsbetrieben beschäftigten Arbeiter zu schaffen.

Darauf entgegnete der Staatssekretär des Reichs-Postamts: »Ich möchte darauf erwidern, daß die Vertreter der Telegraphenarbeiter bei mir gewesen sind und ihre Wünsche vorgetragen haben. Das haben die Herren in den Blättern der Arbeiter gelesen. Ich habe die Fragen mit den Arbeitern durchgesprochen und habe ihnen Aufklärung zuteil werden lassen. Es ist ganz richtig, wie der Herr Abgeordnete Behrens angeführt hat, daß die Arbeiter manche Wünsche haben, die nicht zu erfüllen sind, aber andere werden sich erfüllen lassen.

(Sehr richtig! rechts.)

In betreff der Löhne läßt sich sagen, daß diese dauernd im Steigen begriffen sind und sich nach den allgemeinen Verhältnissen richten. Das sehen die Telegraphenarbeiter auch ein. Wünsche, wie z. B. Wochenlöhne, Zentralarbeiterausschüsse, sind Fragen, die nicht das einzelne Ressort betreffen, wie der Herr Abgeordnete Behrens auch schon ausgeführt hat, sondern allgemein alle Ressorts; die Fragen können nur dadurch zu einem Ende geführt werden, daß alle Ressorts die Sache gemeinsam erwägen.

Hinsichtlich der Wochenlöhne ist Ihnen bereits mitgeteilt, daß die verbündeten Regierungen auf dem Standpunkte stehen, Wochenlöhne statt der Tagelöhne nicht zahlen zu können.

Die Klage, daß in den Krankenkassen durch die Teilnahme der Gehilfinnen in einigen Bezirken ungünstige Verhältnisse für die Arbeiter eingetreten sind, ist richtig; aber da tritt eine Änderung durch die neue Reichsversicherungsordnung vom nächsten Jahre ab ein, weil dann die Möglichkeit gegeben ist, die Gehilfinnen zu höheren Beiträgen heranzuziehen, so daß dann die anderen Mitglieder besser geschützt werden. Das wäre generell, möchte ich sagen; die Verhältnisse unserer Arbeiter liegen uns sehr am Herzen, und wir sehen, die Wünsche, die berechtigt sind, zu erfüllen.«

Nachdem der Abgeordnete Dr. Struve (F. Vp.) die Gewährung der zur Sprache gebrachten Wünsche empfohlen hatte, wurde der Titel 35 bewilligt.

Einen breiten Rahmen nahm die Aussprache bei Titel 38e über die Ostmarkenzulagen ein. Für die Weiterzahlung der Zulagen sprachen die Abgeordneten Schlee (Nl.), Schultz-Bromberg (Rp.) und Graf v. Westarp (K.); gegen die Weiterzahlung wandten sich die Abgeordneten Wendel (Sd.), Seyda (P.), Dr. Spahn (Z.) und Ledebour (Sd.). Auch der Staatssekretär des Reichs-Postamts trat nochmals für die Fortgewährung der Zulagen ein mit nachstehenden Ausführungen: »Meine Herren, ich habe von den Herren Abgeordneten der polnischen Fraktion keine Klage darüber gehört, daß die Ostmarkenzulage schädlich gewirkt hätte, und ich möchte hier auch konstatieren, daß, seitdem die Ostmarkenzulage gegeben wird, die Zahl der von Ihnen so genannten Schikanen sehr gering geworden ist. Ich nehme keinen Anstand, wenn Ihre Fraktionsgenossen hier Klagen vorgebracht haben, Ihnen zu erklären: diese und jene Sache wird nicht gebilligt; das ist eine Ausschreitung, die muß zurückgenommen werden. Ich möchte Sie daran erinnern: als im vorigen Jahre am 9. März Ihr Kollege v. Trzcinski dieselbe Klage vorgebracht hatte, die gestern Herr v. Czarlinski vorbrachte, daß ein Landbriefträger sich geweigert hätte, ein Abonnement auf eine polnische Zeitung anzunehmen, und daß er dem Beteiligten gesagt

hätte, er möchte doch auf eine andere Zeitung abonnieren, habe ich hier erklärt:

> Der Herr Abgeordnete hat ferner sich beschwert, daß Landbriefträger keine Bestellungen auf polnische Zeitungen annehmen. Wenn ein solcher Fall vorgekommen ist, wäre es eine Disziplinlosigkeit. Der Landbriefträger ist verpflichtet, die Bestellung anzunehmen. Wenn er dabei irgendeine Bemerkung gemacht haben sollte, daß der Besteller doch lieber eine deutsche Zeitung lesen sollte, so würde ich das für ungehörig halten.

Ich habe den Herrn Abgeordneten des weiteren gebeten, solche Fälle zur Sprache zu bringen, damit gegen den Beamten eingeschritten werden kann. Sie können sich also nicht darüber beschweren, daß seitens der Post- und Telegraphenverwaltung über Ihre Beschwerden zur Tagesordnung übergegangen wird. Wenn einzelne Fälle vorkommen, so habe ich hier immer offen erklärt, daß bei der Riesenzahl von Sendungen Unstimmigkeiten vorkommen können. Die kommen nicht bloß in Posen und Bromberg vor, die kommen auch in Berlin vor. Sie werden häufiger in den Zeitungen Beschwerden dieser Art finden. Das sind menschliche kleine Versehen, die wir nicht beseitigen können.

Nun aber noch eins. Wir haben Ihnen keine Gelegenheit gegeben zu der Behauptung, daß diese Zulage schädlich gewirkt habe, und da möchte ich nun an Ihr Herz appellieren. Es handelt sich hier um 6000 mittlere und niedere Beamte, es handelt sich nicht nur um deutsche Beamte, sondern auch um polnische Beamte, und nun stehen wir zwei Tage vor dem 1. April. Jeder verständige Mensch hat doch seine Rechnung aufgestellt und seine Einrichtung danach getroffen, seine Wohnung gemietet, seine Kinder vielleicht nach auswärts in Pension gebracht — wollen Sie denn nun verantworten, daß zwei Tage vor diesem Termin den Beamten die Zulage genommen wird, auf die sie sich eingerichtet haben? Nein, ich halte Sie nicht für so hart und glaube das auch nicht. Wenn Sie durchaus gegen diese Zulage sind — —

(Lebhafte Zwischenrufe bei den Sozialdemokraten.)

— Sie werden mich nicht überschreien. Wenn es gilt, für die Beamten einzutreten, dann ist meine Stimme stark genug, um Sie zu übertönen.

(Bravo! rechts.)

Wenn Sie durchaus gegen diese Zulage sind, dann werden Sie Ihren Zweck auch erreichen, wenn Sie den Antrag stellen, daß die Zulage künftig wegfallend ist. Dann tritt das für 1913 ein. Überlegen Sie sich das doch! Es handelt sich um 6000 Menschen! Stellen Sie ruhig den Antrag »künftig wegfallend«, dann erreichen Sie dasselbe für 1913, aber seien Sie nicht so hart, verdienten Beamten, die Ihnen keinen Anlaß zu Klagen gegeben haben, zwei Tage vor der Zahlung das Geld zu entziehen.«

(Lebhafter Beifall.)

Über den Titel erfolgt namentliche Abstimmung, die eine Mehrheit (183 gegen 122) für die Streichung der Ostmarkenzulagen ergab.

Zu Titel 38 d hatte die Budgetkommission beantragt, die Beihilfen zur Herstellung und Unterhaltung von Genesungsheimen, die von Beamten- und Unterbeamtenvereinen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung errichtet werden, auf die Betriebskrankenkassen auszudehnen. Der Berichterstatter, Abgeordnete Beck (Nl.), begründet den Antrag und erörterte im Anschlusse daran zu Titel 38 f eingehend, wie die Verwaltung die Krankenkassen für die



nicht versicherungspflichtigen Postunterbeamten einzurichten gedenke. Nachdem auch noch der Abgeordnete Dr. Struve (F. Vp.) sich für die geplanten Maßnahmen ausgesprochen hatte, wurden beide Titel bewilligt.

Bei Titel 49 wurden auf Wunsch der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung 90 000 Mark abgesetzt und auf Titel 61 übertragen zur Erwerbung eines Grundstücks in Gevelsberg — Drucksache 320 —.

Bei Titel 52 brachte der Abgeordnete Behrens (W. V.) zunächst zur Sprache, daß der Vorsitzende des Ortsvereins der Telegraphenarbeiter in Frankfurt (Main) auf den Verdacht hin, der Verfasser oder Mitwisser eines gegen einen Telegraphenbaubeamten gerichteten Zeitungsartikels zu sein, nach Höchst versetzt worden sei. Seinem Wunsche um Zurückversetzung nach Frankfurt sei auch nach Einstellung des Gerichtsverfahrens gegen den Redakteur des Blattes bisher nicht entsprochen worden.

Sodann wünschte der Abgeordnete Aufklärung darüber, ob aus diesem Titel auch die Tagegelder für die Streckenbaubeamten und die Leitungsaufseher gezahlt würden und regte an, künftig die Lohnsummen in einer Nachweisung zum Etat anzugeben. Der Redner erörterte dann Lohn-, Beschäftigungs- und Anstellungsverhältnisse der Arbeiter und Handwerker unter Bezugnahme auf die Resolutionen 321, 322 und 331 und wünschte eine bestimmte Erklärung, ob die Telegraphenarbeiter aus ihrer Tätigkeit bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ein Recht auf etatsmäßige Anstellung herleiten können. Sollte dies nicht der Fall sein, so müsse eine wesentliche Verbesserung des Arbeitsverhältnisses und namentlich ein festeres Arbeitsverhältnis angestrebt werden. Jedenfalls sollte die Kündigung nur von einer höheren Dienststelle, etwa den Ober-Postdirektionen, ausgesprochen werden können. Es sei zwar anzuerkennen, daß die Verhältnisse für die Telegraphenarbeiter gegen früher in mancher Beziehung günstiger geworden seien, namentlich werde für bessere Winterbeschäftigung gesorgt; verschiedene Ober-Postdirektionen nähmen aber noch alljährlich im Winter größere Arbeiterentlassungen vor. Ferner müsse für das Unterkunftswesen der Telegraphenarbeiter auf der Strecke mehr Fürsorge verwendet werden. Im weiteren bemängelte er die Bestimmung, daß die etatsmäßige Anstellung der Arbeiter von dem günstigen Ausfall einer ärztlichen Untersuchung abhängig gemacht werde. Da der nicht einwandfreie Gesundheitszustand der Anwärter oft durch ihre langjährige Tätigkeit im Telegraphenbau verursacht sei, so sollte man die Leute nur vor der Annahme als Arbeiter ärztlich untersuchen lassen und auf eine ärztliche Untersuchung vor der Anstellung verzichten.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte: »Meine Herren, ich möchte zunächst die Anfrage des Herrn Vorredners dahin beantworten, daß der Vorgang in Frankfurt (Main) jetzt zu meiner Kenntnis gekommen ist, nachdem das gerichtliche Verfahren zu Ende geführt ist, und daß ich die Auffassung der Ober-Postdirektion nicht teilen kann und vor einigen Tagen angeordnet habe, daß die Verfügung, wonach die Rückversetzung des Betreffenden erfolgen soll, ergeht.

Auf die Anfrage betreffend Titel 52 erwidere ich, daß die Tagegelder der Telegraphenbaubeamten darin mit enthalten sind und mit enthalten sein müssen. Wir werden versuchen, dem Wunsche zu entsprechen und anzugeben, welche Summen auf die Arbeiter entfallen. Bei der Annahme der Arbeiter wird ihnen eine Arbeitsordnung gegeben, aus der klar hervorgeht, daß sie mit Sicherheit auf eine Anstellung nicht rechnen können. Sollten ihnen



von einer Stelle Versprechungen gemacht sein, so würde das unrichtig sein. § 19 der Arbeitsordnung lautet:

> Inwieweit Arbeiter, welche sich in längerer Dienstzeit bewährt haben, bei der Auswahl der Unterbeamten zu berücksichtigen sind, richtet sich nach den hierfür vom Reichs-Postamte getroffenen allgemeinen Bestimmungen.

Ich habe auch Veranlassung gehabt, den Arbeitern, als sie bei mir waren, mehrfach klarzumachen, daß bei der Annahme der Arbeiter nicht davon die Rede sein kann, daß sie sicher auf Anstellung rechnen können. Das hängt ganz davon ab, wie sie sich bewähren, und wie die Anstellungsverhältnisse liegen.

Was die Löhne anlangt, so ist es ganz klar, daß wir uns nach den Verhältnissen zu richten haben, wie sie auf dem Arbeitsmarkte für die qualifizierten Arbeiter liegen. Wir zahlen nicht weniger als andere Unternehmer. Die tüchtigen Arbeiter haben immer den Vorteil, daß sie schließlich einmal versorgt werden können. Nun sagt der Herr Abgeordnete, man soll sie gleich beim Eintritt ärztlich untersuchen lassen. Das kann unter Umständen eine recht harte Maßregel sein. Es gibt doch Leute, die etwas leidend sind, aber trotzdem beschäftigt sein wollen und etwas verdienen wollen und müssen. Nun soll der Betreffende auf die ungewisse Aussicht hin, daß er nach 10 Jahren nicht angestellt wird, jetzt nicht angenommen werden? Es ist ein sehr viel milderes Vorgehen, wie es jetzt gehandhabt wird, als wenn die Leute gleich untersucht werden und man jeden, der sich nicht für eine Anstellung gesundheitlich eignet, von vornherein ausscheidet.

Was die dauernde Beschäftigung der Arbeiter anlangt, so streben wir auch danach, und wir sind in dieser Beziehung auch so weit gekommen, daß gegen 90 Prozent während des ganzen Jahres beschäftigt sind; nur 10 Prozent sind für einen Teil des Winters im Telegraphenbaudienste nicht beschäftigt; doch auch diese haben wir, soweit es möglich war, im Postdienste verwendet, so daß sie auch in der Zeit, wo sie in dem eigentlichen Baudienste keine Arbeit hatten, in unserm Ressort Arbeit und Lohn fanden. Es sind das 9,7 Prozent; also hatte nur ein ganz kleiner Teil keine dauernde Beschäftigung. Ein Teil von diesen Arbeitern will auch einige Zeit in der Heimat zubringen und will dann gar nicht in der Verwaltung beschäftigt werden. Sie haben ein kleines Anwesen, für welches sie sorgen, und dessen Erträgnisse sie bessern wollen. Wir streben dahin, alle Arbeiter möglichst ständig zu beschäftigen; demgemäß sind auch Verfügungen ergangen, daß bei der Einteilung der Telegraphenarbeiten so vorgegangen wird, daß diese Arbeiten gleichmäßig auf das ganze Jahr verteilt werden.

Was die Unterkunftsräume der Streckenarbeiter betrifft, so mögen die vielfach noch etwas zweifelhafter Art sein. Vollständig befriedigend wird sich diese Sache aber nicht lösen lassen, weil die Arbeiter doch möglichst in der Nähe der Arbeitstelle untergebracht werden müssen. Die Baubeamten sind aber angewiesen, möglichst dafür zu sorgen, sie treffen in geeigneten Fällen auch wohl entsprechende Vereinbarungen mit den Gastwirten. Aber die Arbeiter haben eben auch ihren eigenen Willen, und es kommt dann manchmal so, daß jeder etwas anderes will.

Dann ist der Wunsch ausgesprochen worden, daß die Arbeiter, die schon längere Zeit beschäftigt gewesen sind und nicht zur Anstellung kommen, in ein etwas festeres Verhältnis gelangen, so daß sie nicht ohne weiteres von den Baubeamten entlassen werden können. Den Wunsch halte ich für sehr berechtigt, und wir beabsichtigen, eine Bestimmung zu treffen,

wonach diesen Arbeitern eine gewisse Ausnahmestellung insofern zugesichert wird, als sie nur von der Ober-Postdirektion entlassen werden können.«

(Bravo! rechts.)

Nach einer kurzen Empfehlung der zugunsten der Telegraphenarbeiter und Handwerker eingebrachten Resolutionen (321 und 322 der Drucksachen) durch den Abgeordneten Hubrich (F. Vp.) bat der Abgeordnete Behrens (W. V.) den Staatssekretär mit Rücksicht auf den Frankfurter Fall um eine Erklärung, ob der Vorsitzende des Ortsvereins eines Verbandes für den Inhalt des Verbandsorgans teilweise verantwortlich sei.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erklärte: »Ich habe bereits vorhin ausgeführt, daß ich die Auffassung der Ober-Postdirektion, daß der Vorsitzende des Ortsvereins dafür verantwortlich sei, nicht teile.«

Es wurden dann folgende Resolutionen angenommen:

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen,

1. Erwägungen darüber zu veranlassen, wie für die Arbeiter und Handwerker der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung (Telegraphenarbeiter, Handwerker und Zeugamtsarbeiter) das Arbeitsverhältnis günstiger zu gestalten ist. Insbesondere ist dabei zu berücksichtigen, daß
   a) die Arbeiter und Handwerker, die mehrere (zwei) Jahre im Dienste der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung tätig waren, in ein ständiges Arbeitsverhältnis aufgenommen werden,
   b) die Arbeiter und Handwerker, die nach längstens zehnjähriger einwandfreier Dienstzeit nicht etatsmäßig angestellt sind, in ein gesichertes Arbeitsverhältnis (Diplomverhältnis) übergeführt werden,
   c) die Tagelöhne in Wochenlöhne umgewandelt werden;
2. die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten — wenn erforderlich durch Vorlegung eines Gesetzentwurfs zur Abänderung des Besoldungsgesetzes vom 15. Juli 1909 —, um den Arbeitern und Handwerkern der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bei ihrer etatsmäßigen Anstellung einen angemessenen Teil ihrer Arbeiter- und Handwerkerdienstjahre auf das Besoldungsdienstalter anzurechnen;
3. dem Reichstag alsbald eine Denkschrift über das Resultat der versicherungstechnischen Ermittlungen und Erwägungen über die Errichtung einer Pensionskasse für die von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung beschäftigten Arbeiter und Handwerker vorzulegen;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, darauf hinzuwirken, daß das Besoldungsgesetz dahin abgeändert wird, daß eine Anrechnung der Dienstzeit, welche Arbeiter und Handwerker in aus Reichsmitteln unterhaltenen Betrieben zurückgelegt haben, auf das Besoldungsdienstalter möglich ist;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, anzuordnen, daß in dem Bericht über die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung

1. über die Tätigkeit der Arbeiterausschüsse berichtet wird,
2. statistische Nachweise über die Arbeitsverhältnisse, insbesondere über die wirklich verdienten Löhne, und über die Durchschnittslöhne der Telegraphenarbeiter und Handwerker sowie der Zeugamtsarbeiter und der Schmiede des Postfuhramts Berlin, nach Ober-Postdirektionen geordnet, aufgenommen werden.

Bei Titel 58 sprach der Abgeordnete Dr. Burckhardt (W. V.) auf Grund eines Einzelfalles den Wunsch aus, daß die Postverwaltung bei Ersatz-

leistungen auch zur Zahlung der entstandenen Nebenkosten nach Maßgabe des § 278 des B.G.B. verpflichtet und demgemäß der § 6 des Postgesetzes ergänzt werde.

Der Direktor im Reichs-Postamte Kobelt entgegnete darauf: »Meine Herren, es ist zutreffend, daß die Post bei Postanweisungen nur für den Betrag Ersatz leistet, nicht für die Nebenkosten. Überhaupt ist die Post nicht verpflichtet, für mittelbaren Schaden aufzukommen. Die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind ausgeschaltet, weil die Haftpflicht der Post durch § 6 des Postgesetzes geregelt ist, und nach Art. 22 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche die Spezialbestimmungen dieses Gesetzes unberührt bleiben.

Nun kann sich ja ein solcher Fall, wie ihn der Herr Vorredner vorgetragen hat, mal ereignen. Er wird aber sehr selten vorkommen. Dem Appell nach einer Änderung dieser gesetzlichen Bestimmungen stehen doch sehr gewichtige Bedenken entgegen. Bedenken Sie, meine Herren, daß es sich um Postanweisungen handelt, die wir bei ihrer kolossalen Menge — es werden jährlich über 150 Millionen solcher Sendungen befördert — als gewöhnliche Briefe von Ort zu Ort versenden müssen. Bedenken Sie weiter, daß die gleichen Bestimmungen sinngemäß auf die Zahlkarten Anwendung finden müssen, die von Jahr zu Jahr in steigender Menge eingeführt werden — wir haben jetzt bereits über 60 Millionen jährlich. Sie werden sich dann sagen müssen, daß für die Beförderung derartiger Sendungen einfache Bestimmungen gelten müssen. Wir können keine komplizierten Bestimmungen treffen, — und die müßten wir treffen, wenn wir für solchen mittelbaren Schaden haften sollten, dessen Umfang ganz unübersehbar ist. Der Umfang der Haftpflicht der Postverwaltung steht in enger Wechselwirkung zu dem Expeditionsmodus und zur Höhe der Taxe. Wenn wir die Sendungen einfach behandeln, können wir billige Taxen machen. Wenn wir im Interesse unserer Haftpflicht die Sendungen einzeln nachweisen müssen von Stelle zu Stelle, würden die Unkosten natürlich größer, und die Taxen müßten erhöht werden. Selbstverständlich wirkt auch die Erhöhung des Risikos, das wir übernehmen würden, auf die Taxe ein. Deshalb, glaube ich, würde eine Änderung der Bestimmungen nicht im Interesse der Allgemeinheit liegen, da diese Änderung des einen Faktors — der Haftpflicht — unweigerlich auch auf die anderen Faktoren Einwirkung haben würde, d. h. auf den Expeditionsmodus und damit auf die Höhe der Taxe. Wie ich schon sagte, ist die Zahl solcher Verluste sehr gering, und es wird keine Veranlassung vorliegen, deshalb eine Änderung vorzunehmen. Ich kann hiernach nicht in Aussicht stellen, daß die Bestimmungen in dem Art. 6 des Postgesetzes, der seit langer Zeit gut funktioniert, geändert werden.«

Bei den einmaligen Ausgaben wurde bei Titel 43 unter Erhöhung der geforderten Baurate um 8000 Mark die Schlußrate festgesetzt und bei Titel 53 die Baurate gestrichen.

Bei den Beratungen über die Einnahmetitel beklagte der Abgeordnete Ulrich (Sd.), daß zwischen Frankfurt (Main) und Offenbach (Main) der Nachbarortsverkehr noch nicht eingerichtet worden sei. Er wünschte ferner für Offenbach die Einrichtung einer weiteren neuen Stadtpostanstalt, und zwar im südlichen Stadtteile. Sodann führte er darüber Beschwerde, daß Briefe von Berlin nach Offenbach von den Bahnposten oft nicht in Offenbach herausgegeben, sondern nach Frankfurt mitgenommen würden, wodurch bedeutende Verspätungen in der Ankunft der Sendungen und oft wesentliche Verluste für die Empfänger entständen; er sprach die Bitte aus, für Abstellung der Mißstände zu sorgen.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte: »Was den letzten Wunsch des Herrn Vorredners betrifft, so werde ich ihn gern erfüllen. Uns ist nicht bekannt, daß derartige Kalamitäten vorliegen, daß die Briefe von den Zügen nicht richtig abgegeben worden seien.

Bezüglich der Einrichtung von Postämtern hat er selbst ausgeführt, daß vom 1. Mai ab ein neues Postamt für Offenbach bewilligt worden ist. Es ist von der Ober-Postdirektion als Bedürfnis anerkannt worden, und wir haben es gern zugestanden.

Was die Hauptfrage betrifft, so stimme ich mit dem Herrn Vorredner auch darin überein, daß das volkswirtschaftliche Element nicht aus dem Auge gelassen werden darf, wenn es sich um die Beurteilung handelt, ob Nachbarortsverkehr einzurichten ist oder nicht. Ich gebe dem Herrn Vorredner ohne weiteres zu, daß bei der ersten Einrichtung des Nachbarortsverkehrs etwas sehr weit gegangen worden ist. Er führte einzelne Orte an. Man hatte sich noch nicht voll in die Sache hineingedacht, und da ist manches mit durchgegangen, was eigentlich nicht hätte durchgehen sollen. Man hat sich nun aber späterhin darüber schlüssig gemacht, daß für den Nachbarortsverkehr nur die Orte der engen unmittelbaren Nachbarschaft, die wegen ihrer Lage und ihres wirtschaftlichen Zusammenhanges als ein einheitliches Verkehrsgebiet angesehen werden können, in Betracht kommen sollen. Das ist ein fester Begriff, und das muß durchgeführt werden, damit nicht Ungerechtigkeiten vorkommen, hier das, dort jenes geschieht; denn jeder, der interessiert ist, wird als Nachbarort immer den bezeichnen, für den er diesen engeren Verkehr haben will.

Nun liegt ja der Verkehr zwischen Offenbach und Frankfurt (Main) so, daß es ein sehr großer und auch ein enger Verkehr ist. Aber das Zusammenwachsen der beiden Orte ist bisher nicht so eng gewesen, daß wir die Nachbarortstaxe haben bewilligen können. Wir sind augenblicklich infolge der Eingaben, die an uns gekommen sind, in einer erneuten Prüfung begriffen, und ich kann Ihnen noch nicht bestimmt sagen, wie der Entschluß in der Sache ausfallen wird. Ich hoffe aber, daß es nicht mehr zu lange Zeit währen wird, bis zwischen diesen beiden Orten ein Nachbarortsverkehr eingerichtet werden kann.

Wir müssen immer daran festhalten, daß man feste Normen haben muß, und daß entscheidend sein muß, daß ein wirklich direkter Zusammenschluß vorhanden ist, und daß auch ein lebhafter Verkehr obwaltet.

Ich kann also dem Herrn Vorredner heute noch keine Auskunft geben, wie die Entschließung ausfallen wird. Aber wir wollen hoffen, daß in nicht zu ferner Zeit der Nachbarortsverkehr zwischen diesen beiden Orten eingeführt werden kann.

Endlich kann ich ihm erklären, daß die Landesgrenzen für die Entscheidung solcher Fragen nicht maßgebend sind, sondern lediglich die Gründe, die ich vorher anzuführen die Ehre hatte.«

Die zu Titel 1 der Einnahmen gestellte Resolution — Nr. 329 der Drucksachen —

> den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, daß Postpakete bis zu 5 kg an Soldaten im Verkehr mit ihren Angehörigen portofrei befördert werden,

wurde angenommen. Ein Teil der zum Postetat vorliegenden Petitionen wurde nach dem Antrage der Budgetkommission dem Herrn Reichskanzler zur Erwägung, ein anderer Teil als Material überwiesen. Über einige Petitionen wurde zur Tagesordnung übergegangen, über einige die Abstimmung bis zur 3. Lesung des Etats zurückgestellt.

Damit war die 2. Lesung des Postetats erledigt.



Die Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens in den Herzogtümern Sachsen-Coburg und Gotha.

Der Satz, daß der Verkehr als Gradmesser für die Kultur eines Landes betrachtet werden kann, wird durch die Verhältnisse in den Thüringischen Landen voll erwiesen. Thüringens geographische Lage im Herzen Deutschlands stempelt es zu einem wichtigen Durchgangslande für die Handelsbeziehungen zwischen Süd und Nord, West und Ost, weit mehr noch von Südwest nach Nordost, da der Südwesten von Mitteleuropa bedeutend früher kultiviert war als der Osten und Nordosten.

Allgemeine Postgeschichte der Herzogtümer Sachsen-Coburg und Gotha.

A. Coburg. Die ersten nachweislichen Anfänge eines Botenwesens in Coburg gehen bis zu Ende des 15. Jahrhunderts zurück.

An der alten Handelstraße Nürnberg–Hamburg gelegen, erhielt die Stadt die erste Postverbindung durch die Boten der Stadt Nürnberg.

Diese Boten waren beritten und berührten Coburg wöchentlich zweimal, und zwar auf dem Wege über Saalfeld nach Leipzig. Der Postdienst in Coburg selbst wurde durch einen »Briefschäffer« wahrgenommen. Zur Hebung des Handels und Verkehrs wurde im Jahre 1651 eine »reitende Post« zwischen Erfurt und Nürnberg über Coburg geleitet, wo ein kaiserlicher Posthalter angestellt war.

Im Jahre 1687 gestattete Herzog Albrecht von Coburg die Gründung einer Postanstalt in Coburg; gleichzeitig wurden »geschwinde Posten« zwischen Coburg und Jena eingerichtet, im Anschluß an die Posten nach und von Leipzig sowie zwischen Coburg und Hildburghausen, Meiningen und Eisenach.

Zur Beförderung dieser Posten bestanden herzoglich sächsische Posthaltereien in Coburg, Rodach, Hildburghausen, Meiningen, Judenbach, Buchbach, Graefenthal, Saalfeld und Uhlstaedt, die sämtlich vom Postamt in Coburg ihre Bezahlung erhielten.

Inzwischen war auch noch im Jahre 1694 eine kaiserliche Reitpost von Nürnberg nach Hamburg über Gotha eingerichtet worden, die Coburg hin- und herwärts berührte. Bei der Gelegenheit war auch ein kaiserlicher Postmeister in Coburg angestellt worden. Im Jahre 1701 wurde dann nach den heftigsten Kämpfen zwischen dem Deutschen Kaiser und dem Herzoge von Coburg das kaiserliche mit dem sächsischen Postamte vereinigt. Der kaiserliche Postmeister mußte auch dem Herzoge von Coburg den Eid der Treue und des Gehorsams leisten.

Durch Patent des Kaisers Leopold wurden im Jahre 1702 auch zwei neue Kurse für fahrende Posten mit Personenbeförderung festgesetzt:

1. von Amsterdam nach Münster, Warendorf, Cassel, Wanfried, Eisenach, Meiningen, Coburg, Kulmbach, Eger, Prag und Wien.
   Kurslänge 130 Meilen. 22 Reisetage;
2. von Mainz über Frankfurt (Main), Würzburg, Schweinfurt, Coburg, Kulmbach, Eger und Wien.
   Kurslänge 99 Meilen. 18 Reisetage.

Im Jahre 1704 wurde eine wöchentlich zweimal fahrende Post von Nürnberg über Coburg, Saalfeld, Jena, Naumburg nach Halle eingerichtet, die eine Hauptverbindung nach Preußen und Sachsen herstellte.

Infolge der Einrichtung dieser sächsischen Wettbewerbspost entbrannte ein heftiger Streit zwischen dem Herzoge von Coburg und dem Deutschen



Kaiser sowie dem Fürsten von Thurn und Taxis und der Stadt Nürnberg. Nürnberg bereitete der Post offen zutage tretende Hindernisse dadurch, daß der Magistrat bei ihrer Ankunft die Tore schließen ließ und den Nürnberger Bürgern bei Strafe die Benutzung der sächsischen Post verbot. Nach langem Schriftwechsel und mehreren Konferenzen wurde der Streit im Jahre 1709 dahin beigelegt, daß der neue Postkurs auf der Strecke von Nürnberg bis Coburg von der kaiserlichen Postverwaltung übernommen wurde, während die übrige Strecke sächsisch blieb.

Weitere Postkurse wurden eingerichtet:

1751 von Coburg nach Bayreuth über Kulmbach, und
1781 von Coburg nach Erfurt über Eisfeld.

Die fahrenden Posten, namentlich die nach Nürnberg und nach Gotha, verkehrten in der Regel wöchentlich zweimal; nur nach Altenburg (Leipzig) bestanden wöchentlich eine Eilpost und drei Reitposten.

Beim Zerfalle des tausendjährigen Deutschen Reiches Karls des Großen im Jahre 1806 wurde das kaiserliche Postamt mit dem herzoglich sächsischen Postamt unter der Bezeichnung Herzoglich Sachsen-Coburgische Postdirektion wieder vereinigt. Aber noch in dem nämlichen Jahre wurde zwischen dem Fürsten Primas des Rheinbundes, dem auch das Herzogtum Coburg-Saalfeld hatte beitreten müssen, und dem Fürsten von Thurn und Taxis zu Frankfurt (Main) ein Postlehnsvertrag abgeschlossen, wodurch das Postamt in Coburg unter die fürstlich Thurn und Taxissche General-Postdirektion in Regensburg zu stehen kam.

Mit dem Schlusse der Befreiungskriege (1815) trat in den bis dahin arg zersplitterten Postverhältnissen Thüringens eine gewisse Einheitlichkeit als unverkennbarer Fortschritt hervor, indem die Landesposten aufhörten und Taxisschen Posten nunmehr allein die Leitung des Postwesens in die Hände bekamen.

Von diesem Zeitpunkt ab vollzieht sich die Entwicklung der Postverhältnisse in beiden Herzogtümern mit segensreicher Übereinstimmung.

B. Gotha. Die Anfänge regelmäßiger Verbindungen reichen, wie bei Coburg, bis ins 15. Jahrhundert zurück. Kurfürst Albrecht von Brandenburg (1470 bis 1486) hatte als Besitzer der Mark Brandenburg und der fränkischen Lande gewöhnlich seinen Aufenthalt in Ansbach. Infolgedessen bewegte sich zwischen Cüstrin und Ansbach ein regelmäßiger Botengang, mit dem bereits seit 1486 ein Botengang von Ansbach über Bamberg, Coburg und Gotha nach Wolfenbüttel in Verbindung stand. Diese anfangs nur auf die Beförderung der landesherrlichen Schreiben beschränkten Botengänge waren von 1603 ab jedermann zur Benutzung freigegeben. Dieser Zustand blieb bis zu der 1615 einsetzenden Wirksamkeit der Thurn und Taxisschen Posten. Obwohl nun nach und nach ganz Deutschland mit Taxisschen Posten überzogen wurde, trugen die Fürsten von Gotha-Altenburg*) Sorge, eine eigene Landespost**) einzurichten. Dies geschah nach mannigfachen Schwierigkeiten im Jahre 1714.

Neben der Landespost bestand zu jener Zeit in Gotha ein Reichs-Postamt, das ursprünglich nur eine Briefpostanstalt war, aber auch für diese ohne Postzwang; ihr Privilegium bestand nur in der Beförderung von Briefen »mit abgewechselten Pferden«, eine Beförderungsart, die anderen auf den von der Reichspost besetzten Kursen nicht zustand. Außerdem befand sich in Gotha ein Botenamt, dessen Entstehung in das Jahr 1691 fällt. Vom Herzog Friedrich II. wurde nämlich einem Buchhändler aus Frank-

*) Herzog Friedrich II. 1691 bis 1732.

**) Im Jahre 1695 befand sich ein Sachsen-Gothaisches Postamt sogar in Hamburg (Stephan, Geschichte der Preußischen Post, Berlin 1859, S. 73).



furt (Main) die Erlaubnis erteilt, in Gotha wöchentlich drei bis vier halbe Bogen drucken zu dürfen und diese durch eigene Boten zu Fuß und zu Pferde mit den ihnen anvertrauten Briefen und Paketen in dem Herzoglich Gothaischen Lande zu verschicken. Die Boten sollten jedoch nicht die ordentlichen Postkurse einhalten, sondern ihren Weg durch solche Orte wählen, wohin mit den ordentlichen Posten selten oder doch nur langsam Briefe zu bringen seien, und die herrschaftlichen sowohl als auch die aus den Kollegien und in fürstlichen Dienstangelegenheiten abgehenden Briefe unentgeltlich, sicher und richtig bestellen. Einen Überblick der Orte, wohin diese Boten zu bestimmten Tagen und Stunden abgelassen wurden, gewährt die auf den S. 278/279 abgedruckte »Post-Tabell« aus dem Jahre 1697.

Die Botenanstalt hielt sich trotz aller Schwierigkeiten und Hindernisse bis 1858, wo sie gegen eine Abfindungsumme von 1000 Thalern durch die Taxissche Verwaltung übernommen wurde.

Genaue Nachrichten über die Einrichtung und Verwaltung des Reichs-Postamts in Gotha sind bis zum Jahre 1722 nicht vorhanden. Es war nur zur Annahme und Beförderung von Briefen und kleineren Paketen, die in den Brieffelleisen untergebracht werden konnten, befugt und stand in einem Abhängigkeitsverhältnisse zu dem Reichs-Postdirektorium in Erfurt. Der Beförderungsdienst wurde durch reitende Postillione versehen.

Für Beförderung der herzoglichen Briefe von und nach Nürnberg, Regensburg, Wien, Hamburg, Frankfurt (Main) und nach anderen Reichs-Poststationen empfing das Reichs-Postamt durch die Herzogliche Kammer eine jährliche Bauschsumme von 60 Talern. Ein Postschild durfte an dem Reichs-Postamte nicht aushängen. Daß zwischen dem herzoglichen und dem Reichs-Postamte wiederholt Mißhelligkeiten entstanden, erscheint infolge ihrer Eigenschaft als Wettbewerbsanstalten leicht erklärlich. Namentlich rief die Ungleichheit der Brieftaxen wiederholt Beschwerden des Landesherrn bei dem Fürsten von Thurn und Taxis hervor. Dieser ließ zur Beilegung der Streitfrage im Jahre 1752 eine Brief-Tax-Ordnung durch Druck veröffentlichen und gleichzeitig die Abgangs- und Ankunftszeiten der Posten bekanntmachen. Ein »Post-Bericht« des Postamts in Gotha vom Jahre 1783 ist auf S. 280/281 abgedruckt; er enthält ferner die nachstehenden Angaben.

»Hiernächst wird den Correspondirenden die Nachricht ertheilet, daß, weilen man mit Abfertigung der Posten auf deren Ankunft warten muß, die Zeit des Abganges nur ungefähr bestimmet, indem bey bösem Wetter und Wegen solche oft später, hergegen bei gutem Wetter oft eher geschiehet. Dahero ein jeder, so etwas mit fortschicken will, längstens zwey Stunden vorher im hiesigen Herzoglichen Post-Amte sich zu melden hat, widrigenfalls die aufgegebene Briefe und Packete bis zur nächsten Post liegen bleiben müssen: ingleichen können die Briefe und Packete bey Ankunft der Posten wegen Expedition der weitergehenden Posten, unter einer Stunde nicht ausgegeben werden. Die Passagiers zahlen für jede Meile auf den ordinären Posten 5 gl. und hat jeder 40 zum höchsten 50 Pfund frey. Centner-Güther und kleinere Packete werden nach der bey jeder Post eingeführten Taxordnung bezahlet, ingleichen müssen Pretiosa und Gelder den richtigen und wahrhaftigen Werth nach angegeben, und ausser dem gewöhnlich-billigen Porto, 6 Pfennige für Einschreib-Gebühren und auszustellenden Postschein, wie bei andern Post-Ämtern bezahlet werden. Von den Extra-Posten wird auf eine Meile für jedes Pferd 8 gl. gezahlet, für bedeckte Kutschen und Chaisen die Meile 4 gl. von den Passagieren entrichtet. Von den Couriers und Estafetten aber wird auf jede Meile von einem Pferde 12 gl. gegeben. Anbey wird den hiesigen Bürgern, Anspännern, und sonsten jedermänniglich, wer Pferde hält, zur Nachricht ertheilet, daß, wenn solche

für sich Fuhren handeln und thun wollen, es mögen nun selbige aus der Stadt oder vorn Thoren abfahren, sie solches vorher beym Herzogl. Post-Amte anmelden, und allda den gewöhnlichen Paßier-Zettel mit 2 gl. auf jedes Pferd lösen müssen. Von zweyräderichten Cabriolets oder Karn-Chaisen wird nur 1 gl. aufs Pferd für den Paßier-Zettel gegeben. Daferne aber jemand dieser Bestimmung zuwider handeln sollte, so muß, nach geschehener Anzeige davon, jedes Pferd mit 2 Rthlr. unnachbleiblich verstrafet werden. Auch wird jedermann gewarnet, diejenigen, so mit Extra-Post hier angekommen, nicht unter 24 Stunden mittelst Privat-Fuhre bey 10 Rthlr. Strafe weiter zu bringen, gleichergestalt darf niemand bey Privat-Fuhren, die Posthalter selbst, außer wenn sie vom Post-Amt zu dergleichen Fuhren geboten werden, nicht ausgenommen, vermöge bereits ergangenen Herzogl. Befehls vom 5 ten Julii 1752, weder das Posthorn noch die Post-Livree führen oder gebrauchen, im Uebertretungs-Fall haben alle und jede zu gewärtigen, daß Ihnen beydes vom Herzogl. Post-Amte durch dazu Befehligte auf der Stelle abgenommen, und sie noch überdieses in die ebenfalls darauf gesetzte Strafe von 10 Rthlr. verfallen, welche ohne alle Weigerung sogleich erleget und beygetrieben werden sollen.

Herzogl. Sächß. Postamt allhier 1783.«

Es kostete ein einfacher Brief nach:

Fulda und Frankfurt (Main)	2 Gr.,
Frankreich (franco Rheinhausen)	4 -
Schweden, Dänemark (franco Hamburg)	3 -
Eisenach und Vacha	1 -
Augsburg und Regensburg	3 -
Berlin (franco Duderstadt)	2 -.

Das Personal bestand aus dem Postmeister, einem expedierenden Beamten und einem Briefträger. Eine Vermehrung erfuhr es erst am 1. März 1817 mit der Übernahme der fahrenden Posten (Herzoglich Gothaische Landespost) durch den Fürsten von Thurn und Taxis.

Das Herzoglich Sächsische Postamt hatte anfangs (1714) nur den Zweck, die Briefschaften des Hofes und der Behörden zu befördern. Die Geschäfte wurden von den Beamten der Herzoglichen Geheimen Kanzlei und später der Herzoglichen Kammer wahrgenommen. Diese mußte bereits im Jahre 1717 auf besonderen Wunsch des Herzogs fahrende Posten zu jedermanns Benutzung einrichten.

Über die Finanzergebnisse des Landespostwesens finden sich aktenmäßige Nachrichten nicht vor, dem Anscheine nach müßten jedoch die Einnahmen häufig hinter den Ausgaben zurückgeblieben sein. Namentlich scheinen sich die eingangs erwähnten Zeitungsboten sowie fremde Hauderer zahlreicher Porto-Defraudationen schuldig gemacht und die Posterträgnisse geschmälert zu haben.

Darauf dürfte es hauptsächlich zurückzuführen sein, daß der Herzog August von Sachsen-Gotha und Altenburg, nachdem in den Jahren 1809 bis 1813 vergeblich versucht worden war, von der Gothaer Reichspost Besitz zu ergreifen und dadurch die Einnahmen zu erhöhen, die Landespost am 1. März 1817 — nach kaum hundertjährigem Bestehen — dem Fürsten von Thurn und Taxis gegen einen jährlichen Kanon von 3000 Talern zu Lehen überließ.

Für das Postinventar mußte die Taxissche Verwaltung 488 Taler und für das Posthaus*) in Gotha 4835 Taler zahlen.

*) Die »goldene Krone« am Hauptmarkte. Beim Übergang an Preußen (1867) wurde die Summe von 21 300 Thl. für das Grundstück vereinbart.



Nachdem durch das Ableben des Herzogs Friedrich IV. von Sachsen-Gotha und Altenburg (1826) das Herzogtum S.-Gotha an das Haus S.-Coburg gefallen war, wurden die in den beiden Ländern bestehenden Postlehnsverträge unterm 4. November 1827 in einen Vertrag zusammengefaßt.

Der Fürst von Thurn und Taxis hatte danach als jährlichen Kanon an die Staatskassen zu entrichten:

in Gotha .... 2700 Taler,
in Coburg.......................... 1200 Gulden*).

Das Laudemium (Lehnsgeld) betrug 150 Taler. Als Beauftragter der Taxisschen General-Postdirektion zur Beaufsichtigung usw. der Posten in Coburg-Gotha wurde der Ober-Postkommissar in Eisenach bestimmt.

Nach Inhalt des vorbezeichneten Postlehnsvertrags hatte sich die Regierung das Gesetzgebungsrecht in Postsachen ausschließlich und unbeschränkt vorbehalten. Das Aufsichtsrecht des Staates bezog sich auf die gesamte Postverwaltung.

Die Anstellung der Beamten geschah regelmäßig derart, daß die Taxissche Postverwaltung zwei Personen vorschlug, und daß eine von diesen landesherrlich bestätigt wurde. Die Unterbeamten wurden von der General-Postdirektion im Einverständnisse mit der Aufsichtsbehörde angestellt. Anderseits lag dem Erblandpostmeister ausschließlich die Besoldung und Pensionierung der Beamten sowie die Fürsorge für ihre Witwen und Waisen ob.

Portofreiheit war der Familie des Landesherrn wie gewissen hohen Staatsbeamten für ihre Privatbriefschaften innerhalb des gesamten fürstlichen Postgebiets gewährt; außerdem im beschränkteren Umfange bestimmten Staatsbehörden.

Eine Befreiung der Posten von Chaussee-, Brücken- und sonstigen Wegeabgaben war dem Fürsten von Taxis nicht bewilligt.

Die ursprüngliche Rechtsgrundlage des Thurn und Taxisschen Postwesens in Deutschland überhaupt bildete die unterm 27. Juli 1615 durch Kaiser Mathias erfolgte Belehnung des Freiherrn von Taxis und dessen männlicher Erben mit dem »General-Postmeister-Amt über die Posten im Reich« als »männliches Reichs-Regal und Lehn«. Die erste Anlegung Taxisscher Posten in Deutschland geht ein Jahrhundert weiter zurück.

In den 350 Jahren ihres Bestehens hatte die Taxissche Post sich wiederholt bei tiefgreifenden Erschütterungen der Staats- und Rechtsverhältnisse Deutschlands behauptet, der aufstrebenden Entwicklung des Verkehrs in der Neuzeit vermochte sie indes nur schwer zu folgen. Durch die Ereignisse des Jahres 1866, insbesondere durch den Anfall von Kurhessen, Hessen-Homburg, Nassau und Frankfurt (Main) an Preußen wurde der Thurn- und Taxisschen Verwaltung der Boden entzogen. Am 28. Januar 1867 wurde der Ablösungsvertrag mit dem Fürsten von Thurn und Taxis abgeschlossen und am 30. Juni 1867 der Übergang an Preußen vollzogen.

Mit der Neuregelung der Verhältnisse wurde von der preußischen Regierung der damalige Referent für die Postvertrags-Angelegenheiten im General-Postamte zu Berlin, Geheimer Postrat Stephan, betraut.

Durch Vertrag vom 21. Mai 1867 zwischen dem damaligen Staatsrat Leopold Braun und dem Geheimen Regierungsrat Carl Samwer, namens der Herzoglich Sächsischen Staatsregierung, und dem vorgenannten Bevollmächtigten, namens der Königlich Preußischen Staatsregierung, ging die gesamte

*) Aktenmäßig ist nachgewiesen, daß das Postwesen im Herzogtume Coburg gar keine Reineinnahme aufbrachte. Der von Taxis zugestandene Kanon ist daher als eine Art Rekognitionsgeld für Abtretung eines Teiles der hoheitlichen Befugnisse anzusehen (Stephan, Geschichte der Preußischen Post, Berlin 1859).

Verwaltung des Postwesens und die Ausübung des Postregals in den Herzogtümern S.-Coburg und Gotha, unbeschadet der Hoheitsrechte des Landesherrn, mit dem 1. Juli 1867 zugleich mit der gesamten Thurn und Taxisschen Postverwaltung auf Preußen über.

Als Entschädigung für den seither von Thurn und Taxis auf Grund des Lehnsvertrags vom 4. November 1827 entrichteten, nunmehr wegfallenden Kanons zahlte Preußen an die Herzoglich Sächsische Coburg und Gothaische Regierung die dem Kanon gleichkommenden Summen, und zwar jährlich:

a) wegen des Herzogtums Coburg 1200 Gulden S.-W. an die Herzogliche Staatskasse in Coburg;
b) wegen des Herzogtums Gotha 2775 Taler an die Herzogliche Staatskasse in Gotha;
c) außerdem mußten jährlich 400 Taler für die der Post eingeräumte Chausseegelder-Freiheit und
d) 6250 Taler für Übertragung der vertragsmäßig der Thurn und Taxisschen Verwaltung eingeräumten Beförderungsrechte auf den Eisenbahnen ebenfalls nach Gotha gezahlt werden. (Art. 12, 13 und 14 des Vertrags vom 21. Mai 1867.)

Auf Grund der Verfassung des Norddeutschen Bundes hat die Zahlung dieser Beträge später insofern eine Änderung erfahren, als die bezeichneten Beträge vom 1. Januar 1868 ab aus der gemeinsamen Bundeskasse gezahlt wurden, mit der Bestimmung jedoch, daß sämtliche Beträge vom 1. Januar 1876 ab in Wegfall kommen sollten.

Nachdem an die Stelle der Bundesverfassung die Verfassung des Deutschen Reichs getreten war, sind die bezeichneten Beträge bis Ende 1875 aus der Reichskasse gezahlt worden.

Für die Zeit vom 1. Januar 1876 ab hat sich das Verhältnis auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 17. Oktober 1867 wie folgt gestaltet:

a) die von den Korporationen, Gemeinden oder Privatpersonen auf Grund bestehender Rechte zu fordernden Chausseegelder, Wegegelder usw. werden voll aus der Reichs-Postkasse gezahlt;
b) die Zahlungen für Leistungen der Privatbahnen im Interesse der Post an die Regierung sind ganz weggefallen. Soweit die Leistungen auf Staatsbahnen innerhalb des Reichs-Postgebiets stattfinden, entrichtet die Reichspostkasse statt der bisherigen nur die Beträge, die aus dem Eisenbahn-Postgesetze nebst Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 sich ergeben.

Infolge einheitlicher Gestaltung des Postwesens in den Norddeutschen Staaten trat am 1. Januar 1868 an die Stelle der preußischen die Postverwaltung des Norddeutschen Bundes und nach Wiederaufrichtung des Reichs am 16. April 1871 die Deutsche Reichs-Postverwaltung.

Das Telegraphenwesen in den Herzogtümern S.-Coburg und Gotha befand sich bei der Übernahme durch den Norddeutschen Bund noch im Anfange der Entwicklung; nur in Gotha und in Coburg bestanden Telegraphenstationen. Die Station in Coburg wurde durch die Kgl. Preußische, die in Coburg (seit 1854) durch die Kgl. Bayerische Verwaltung betrieben. Außerdem bestanden in den Herzoglichen Schlössern Callenberg und Reinhardsbrunn während der Anwesenheit der Höchsten Herrschaften Telegraphenanstalten.

Die Postanstalten der Herzogtümer wurden am 1. Juli 1867 der Ober-Postdirektion in Erfurt zugeteilt; die Telegraphenanstalt in Coburg unterstand zunächst noch bis Ende 1875 der Telegraphendirektion in Frankfurt (Main), die Telegraphenanstalt in Gotha der Telegraphendirektion in Halle (Saale).

Post-Tabell

Worinnen enthalten / wie in der Fürstl. Sächs. Residentz-Stadt Gotha

Ist eine reitende Post / gehet ab die Woche einmal / als Freytags früh um 4. Uhr / und kömmet wieder zurück Mittwochs zu Mittag um 12. Uhr.	**Cours auf Leipzig.** Erffurt / Weymar / Jena / (auch Eisenberg, Zeitz / Gera und Altenburg) Dornburg / Camburg / Naumburg / Weißenfels / Lützen und Leipzig. N. B. Von dar Briefe in gantz Schlesien / wie auch in die Marck / Pommern und Preussen zu bringen seynd.		Ist eine reitende Post / und gehet ab Freytag früh um 5. Uhr / und kömmet wieder an Dienstag Abends 5. Uhr.	**Cours auf Eißleben.** Tennstädt / Greussen / (auch Weissensee / Kindelbrück / Heldrungen / Querfurth und Wiehe) Sondershausen / Franckenhausen / Ardern / Allstädt und Eißleben. N. B. Von welchem Ort Brief auf Mörseburg / Halla / Quedlinburg / Halberstadt und Magdeburg / ingleichen in gantz Nieder-Sachsen zu bringen seynd.
Ist eine reitende Post / gehet ab Freytag Morgens um 4. Uhr und kömmet am Mittwoch Abends um 6. Uhr.	**Cours auf Saalfeld und Plauen.** Arnstadt / Stadt Illm / Rudolstadt / Saalfeld / Pösseneck / Neustadt / Auma und Plauen. N. B. Von dar durch die geschwinde Post Briefe auf Nürnberg / wie auch Eger / Praag und Wien zu bringen seynd.		Gehet ab Freytag Morgens um 4. Uhr / und kömmet wieder an / Mittwochs zu Mittag um 12. Uhr.	**Cours uf Schweinfurth.** Friedrich-Rotha / (auch Waltershausen / Saltzungen und Vach) Schmalkalden / Wasungen / Meinungen / Römhild / Königshofen und Schweinfurth. N. B. Von dar Briefe gleichfalls auf Nürnberg und ins Reich / wie auch Würtzburg / Mergenthal und gantz Francken zu bringen seynd.

Wer nun an obeniemte Orte an Packeten und anderen Sachen was zu bestellen / und Buchhändlern allhier einzugeben / da an richtiger

/ (1697).

die reitende Kammer-Posten und Boten abgehen und ankommen.

Gehet ab Freytag Morgens um 4. Uhr / und kömmet wieder zurück Mittwoch Abends um 9. Uhr.	**Cours auf Coburg.** Ordruff / (Illmenau und Breitenbach auch Königsee) Suhl / Schleusingen / Heldburghausen / Rodach / Eißfeld und Coburg.		Diese Post wird alle Woche doppelt / und zwar Mittwochs und Sonnabends 2. Uhr / die Hochfürstl. Packete und Franckfurter Briefe abzuholen / geritten / kömmet wieder zurück Sonntag und Donnerstags Nachmittag um 4. Uhr.	**Cours auf Eisenach.** Ausser diesen Posten allen so gehet noch von hier. 1. Auf Franckfurt am Mayn die Kayserl. geschwinde reitende Post / die Woche zwey mal / als Montags und Donnerstags Nachmit. um 4. Uhr / und kömmet allhier wieder an Donnerstags und Sonntags zu Nacht 1. bis 2. Uhr. Von dar sie recta über Erffurt / Eckartsberga / Naumburg / Weissenfelß und Leipzig gehet.
Gehet ab Freytag Morgens um 5. Uhr / und kömmet am Mittwoch zu Mittag um 12. Uhr.	**Cours auf Nordhausen.** Tonna / Langensaltza / Mühlhausen / Volckeroda und Lohra / Walckewieth / Ellrich und Nordhausen. N. B. Von dar Briefe auf den Hartz zu bringen seynd.			2. So fähret von hier alle Dienstage eine Kutsche über Erfurt / Weymar / Jena und Gera auf Altenburg / und kömmet wieder zurück Montags Abends um 6. Uhr.
Gehet ab Freytag Morgens um 5. Uhr / und kömmet zurück Dienstag zu Mittag um 12. Uhr.	**Cours auf Wannfried und Allendorff.** Eisenach / Creutzberg / Treffurth / Wannfrieden / Eschewe / (Soden) und Allendorff. N. B. Von dar Briefe über Cassel nach Holland / wie auch Braunschweig / Lüneburg / Hannover / Bremen / Lübeck und Hamburg befördert werden können.			3. Die Eisenachische fahrende Post so hier durch Sonntags und Mittwochs um 12. Uhr auf Jena gehet / selbige kömmet wieder zurück und gehet auf Eisenach Montags und Donnerstags zu Mittage um 12. Uhr.

selbige belieben solche bei mir August Boëtio, Fürstl. Sächß. Cammer Post-Faktor und sicherer Bestellung niemand zu zweifeln.

Post-

Wie die ordinair-fahrende Posten auf nachbenannte Orte und Gegenden

Geht ab.		Kömmt an.
Montags und Donnerstags früh um 6 Uhr.	Die fahrende Post nach Leipzig. Ueber Erfurt, Buttelstädt, Auerstädt, Naumburg, Rippach, Weißenfels, Leipzig, Dresden, Zeitz, Altenburg, Gößnitz, Zwickau, Schneeberg, Carlsbad, Annaberg, Wiesenthal ins Gebürge. Ferner auf Merseburg, Halle, Magdeburg, Wittenberg, Potsdam, Berlin, Frankfurt an der Oder, Danzig, Königsberg. - Weimar, Jena, Uhlstädt, Saalfeld, Gera, Ronneburg und ins ganze Voigtland. Eulenburg, Camenz, Bautzen, Görlitz, Waldau, Liegnitz, Breßlau. Torgau, Lieberose, Sorau. Überhaupt in ganz Sachsen, Oberlausnitz, Böhmen, Brandenburg, Preußen, Schlesien, Pohlen, Curland, Liefland, Rußland und in alle dahin gelegene Provinzen und Orte.	Montags und Donnerstags Abends um 8 Uhr.
Montags Abends 6 Uhr und Freytags früh 6 Uhr.	Die fahrende Post nach Frankfurt am Mayn, ingleichen auf Cassel. Ueber Schönau, Eisenach, Berka, Hersfeld, Alsfeld, Grünberg, Friedberg (Giesen, Wetzlar, Hanau), Frankfurt am Mayn, Darmstadt, Heidelberg, Durlach, Straßburg, Kehl, Basel, Bern, Geneve, Lyon. Maynz, Trier, Luxemburg, Oppenheim, Worms, Mannheim. Bruchsaal, Speyer, Zweybrücken, Metz, Paris. Cölln, Lüttich, Aachen, Nimegen, Düsseldorf, Weesel, Arnheim. Ingleichen Sonnabends in und aus Eisenach über Lütterbach, Bischhausen, Waldburg, Cassel, Marburg, Paderborn, Münster, Osnabrück, Arnheim, Utrecht, Haag, Leyden, ganz zu Lande nach Amsterdam. Überhaupt nach Hessen, Westphalen, Holland, Engelland, in die Wetterau, am ganzen Rheinstrom, ins Elsaß, Lothringen, Schweitz, Flandern, Frankreich, Spanien, Portugal, und in alle dahin gelegene Provinzen und Orte.	Montags und Donnerstags früh 6 Uhr.

Bericht.

in hiesiger Herzogl. Residenzstadt Gotha abgehen und ankommen, als:

Geht ab.		Kömmt an.
Dienstags früh 6 Uhr unbedeckt, und den Donnerstag Abends 6 Uhr mit einem bedeckten Wagen.	**Die fahrende Post über Schmalkalden nach Nürnberg.** Ueber Tambach, Schmalkalden, Meiningen, Hildburghausen, Rodach, Coburg, Bamberg (Bayreuth, Würzburg), Bayersdorf, Erlangen, Nürnberg, Schwabach, Donauwerth, Augsburg, München, Salzburg, Schafhausen, Insprug, Trient, Roveredo, Ala, Peri, Volangino, Verona, Bergamo, Brescia, Venedig. Ueber Regensburg nach Straubingen, Passau, Linz, Wien, Presburg. Anspach, Stuttgard. Ueberhaupt in ganz Frankenland, Schwaben, Bayern, Schweitz, Italien, Oesterreich, Steyermark, Mähren, Tyrol, Ungarn, Siebenbürgen, und alle dorthin gelegene Provinzen und Orte.	Dienstags Abends 6 Uhr mit dem bedeckten Wagen, u. Sonnabends Vormittags 9 Uhr unbedeckt.
Dienstags Abends 6 Uhr und den Sonnabend Mittags 12 Uhr.	**Die fahrende Post auf Braunschweig und Hamburg.** Ueber Langensalz, Sondershausen, Nordhausen, Haselfeld, Blankenburg, Wolfenbüttel, Braunschweig, Gifhorn, Hankenbüttel, Uelzen, Binnenbüttel, Lüneburg, Winsen, Bergedorf, Hamburg, Altona, Oldenburg, Helmstedt, Hannover, Hildesheim, Bremen. Auf Scharzfels, Osterode, Göttingen, Nordheim, Einbeck, Stollberg, Clausthal, Wernigerode, Halberstadt, Magdeburg. Weissensee, Groß-Neuhausen, Häßler, Freyburg, Sachsenburg, Sangerhausen, Querfurt, Quedlinburg. Mühlhausen, Wannfried, Eschwege, Bischhausen, Waldburg, Cassel, Heiligenstadt, Duderstadt. Ueberhaupt auf den ganzen Harz, ins Halberstädtische, Niedersächsische, Mecklenburgische, Hollsteinische, Dänemark, Norwegen, Schweden, und alle dahin gelegene Provinzen und Orte.	Montags Abends 6 Uhr und Donnerstags Abends 6 Uhr.
Dienstag und Freytag Abends 7 Uhr	**Die Fußbothen-Ordonnanz nach Altenburg.** Ueber Ichtershausen, Cranichfeld, Cahle, Rode, Gangloff, Ronneburg und Altenburg mit Herrschaftlichen Paquets und Canzley-Expeditionen.	Sonntag und Donnerstag Vormittags 10 Uhr.

Fernsprechwesen und Fernsprechverkehr in Warschau.

Vom Telegraphensekretär Otto Krüger in Danzig.

Von den 157 Orts-Fernsprechnetzen Rußlands sind 58 mit fast 80 000 Teilnehmeranschlüssen im Besitze von Gemeinden oder von Privaten. Sie unterstehen der Aufsicht des Staates, dem die Gemeinden und Gesellschaften an Abgaben jährlich annähernd 200 000 Rubel zu zahlen haben. Eine der größten Privatunternehmungen befindet sich in Warschau. Die schwedische Telephon - Aktien - Gesellschaft Cedergren eröffnete da den Fernsprechbetrieb am 1. November 1901 mit 2248 Anschlüssen. Schon Ende des Jahres war eine Steigerung um 124 Anschlüsse zu verzeichnen. Wie sich der Verkehr entwickelte, zeigt nachstehende Übersicht:

Am 31. Dezember	Zahl der Anschlüsse	Zunahme im Laufe des Jahres
	(1. 11. 1901) 2 248	—
1901	2 372	124
1902	2 798	426
1903	3 598	800
1904	5 291	1 693
1905	6 938	1 647
1906	9 301	2 363
1907	12 491	3 190
1908	15 861	3 370
1909	18 979	3 118
1910	22 445	3 466.

Fernsprechautomaten sind an 25 Stellen der Stadt aufgestellt, hauptsächlich in den Wartesälen der Bahnhöfe, in den Theatern und in den Brennpunkten des Verkehrs. Nach auswärts steht Warschau in Verbindung mit den Städten Lodz, Skierniewice, Lowicz, Sochaczew und Blonie.

Die Grundsätze für die Benutzung des Warschauer Fernsprechnetzes sind vom Vorsteher der Generalverwaltung der Posten und Telegraphen am 30. Oktober 1901 genehmigt und in geänderter Fassung laut Beschluß vom 17. Februar 1907 festgesetzt worden. Danach vergibt die Gesellschaft Teilnehmeranschlüsse mit Doppelleitungen in folgenden drei Gattungen:

1. Für Privatwohnungen Einzel- oder Privatanschlüsse, die nur dem persönlichen und Familiengebrauche des Teilnehmers dienen, gegen Zahlung von jährlich 62 Rubel 10 Kopeken;
2. gemeinschaftliche Anschlüsse gegen Zahlung von jährlich 69 Rubel für den Gebrauch eines im voraus bestimmten Kreises bekannter Personen; z. B. für einige Mieter im gleichen Hause, Mitglieder eines Klubs, Angestellte der Regierung, einer Genossenschaft, eines Handels- oder Industrieunternehmens, eines Kontors, einer Agentur, eines Magazins usw. unter der Bedingung, daß die Apparate dieser Gattung in Räumlichkeiten aufgestellt werden, wo sie für den öffentlichen Gebrauch nicht zugänglich sind;
3. öffentliche Anschlüsse gegen Zahlung von jährlich 89 Rubel 70 Kopeken, die sowohl für den Gebrauch der in dem Gebäude wohnenden oder dienenden Personen bestimmt sind, in dem der Apparat untergebracht ist, als auch für unbeteiligte Personen, Besucher usw. Zu dieser Gattung werden die in Hotels, Banken, Börsen, Theatern, Bahnhöfen, Stationen oder Anlegestellen von Dampfschiffen, Kursälen usw. aufgestellten Apparate gerechnet.



Wenn die Entfernung zwischen dem Vermittelungsamt und dem Raume, in dem der Apparat aufgestellt ist, in gerader Linie 3 Werst übersteigt, wird eine Zuschlaggebühr von 3 Rubeln für je 100 Saschen*) oder jeden Teil von 100 Saschen über 3 Werst erhoben.

Die Jahresgebühr für eine Nebenstelle beträgt 30 Rubel mit Zuschlägen von 3 Rubeln für 100 Saschen oder einen Teil von 100 Saschen Verbindungsleitung, wenn ein anderes Gebäude in Frage kommt. Für Verlegungen sind 6, 12, 18 und 24 Rubel zu entrichten, je nachdem es sich um den gleichen oder einen anderen Raum, um ein anderes Gebäude des nämlichen oder eines anderen Grundstücks handelt.

Die Gesellschaft genießt noch das alleinige Recht zur Errichtung von Fernsprechanlagen in einem Umkreise von 8 Werst, dessen Mittelpunkt das Amt darstellt. Der technische Entwurf über die außerstädtischen Linien ist der Generalverwaltung der Posten und Telegraphen durch den Vorsteher des Warschauer Post- und Telegraphenbezirks vorzulegen. Beim Anschlusse von Teilnehmern, die entfernter wohnen, muß in jedem Falle durch den Inspektor des Orts-Fernsprechnetzes die besondere Genehmigung des Vorstehers der Generalverwaltung der Posten und Telegraphen eingeholt werden. Die Überlassungsdauer für diese Anschlüsse ist je nach der Entfernung vom Amte auf 2, 3 und 4 Jahre festgesetzt; für Anschlüsse in der Stadt beträgt sie 1 Jahr. Vier Wochen vor Ablauf der Geltungsdauer ist schriftliche Kündigung zulässig. Die Gebühren sind im voraus für die ganze Zeit der Vertragsdauer zu entrichten. Durch Brand vernichtete Apparate hat der Teilnehmer zu ersetzen.

Die Post- und Telegraphenbehörde hat das Recht der Beaufsichtigung und versieht ihre Aufsichtsbeamten mit Ausweiskarten. Die Führung von Gesprächen, die gegen die Gesetze, die gesellschaftliche Ordnung und die Sittlichkeit verstoßen, ist verboten. Der Minister des Inneren kann den Teilnehmern die Benutzung des Fernsprechers entziehen und auch den Dienst ganz oder teilweise auf unbestimmte Zeit schließen. In solchen Fällen steht den Teilnehmern kein Recht zu, bei der Regierung Ansprüche auf Entschädigung irgendwelcher Art geltend zu machen; ebenso werden bereits entrichtete Anschlußgebühren nicht erstattet.

Das Vermittlungsamt ist Tag und Nacht dienstbereit. Der Dienst wickelt sich unter Aufsicht einer Vorsteherin ab, die auch alle Anzeigen über Unregelmäßigkeiten in der Beantwortung der Anrufe oder in der Herstellung der Verbindungen entgegennimmt. Bei Beschwerden muß die Nummer der Beamtin angegeben werden, um die Verfolgung der Unregelmäßigkeit zu erleichtern. Jede Beamtin soll bei Beantwortung des Anrufs ihre Unterscheidungsnummer nennen. Das Bedienungspersonal nimmt Meldungen nicht entgegen. Beim Auftreten von Fehlern ist die Störungstelle anzurufen. Störungen sind spätestens innerhalb 24 Stunden vom Eingange der Meldung ab zu beseitigen. Ein »Nummernkontor«, das von 8 Uhr morgens bis 10 Uhr abends geöffnet ist, gibt den Teilnehmern Auskunft über Anschlüsse oder Adressen. Die Herstellung von neuen Anschlüssen oder die Verlegung eines Anschlusses ist im »Teilnehmerkontor« zu beantragen. Alle Änderungen von Firmen, Adressen usw. müssen der Fernsprechverwaltung schriftlich angezeigt werden. Wer Telegramme nach dem In- und dem Auslande durch Fernsprecher aufgeben will, muß die Genehmigung dazu vom Vorsteher des Haupt-Telegraphenamts einholen. Bei Gewittern ist die Benutzung des Fernsprechers verboten.

*) 1 Saschen = 2,133 m, 500 Saschen = 1 Werst = 1,067 km.



Ein neues Gesetz, das im Entwurfe fertiggestellt ist, sieht eine Übernahme der Gesellschaften durch den Staat vor. Danach gehören Bau und Betrieb von Fernsprechlinien zu den grundsätzlichen Rechten des Staates, der Konzessionen an Private auf höchstens 20 Jahre erteilt und Gemeindebetriebe nach Ablauf von 7 Jahren ankaufen kann. So folgt auch Rußland dem Beispiel anderer Länder, das Fernsprechwesen zu verstaatlichen.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Nord-Südbahn in Deutsch Südwestafrika. Wie wir dem Deutschen Kolonialblatte (Heft 1 und 5) entnehmen, ist Anfang 1912 die Gleisspitze der Nord-Südbahn aus der Richtung Windhuk mit der aus der Richtung Keetmanshoop kommenden zusammengeschlossen worden. Damit ist für die Nord-Südbahn ein gewisser Abschluß eingetreten. Die Arbeiten, die im Süden im März und im Norden im April 1910 begonnen worden sind, wurden trotz der Schwierigkeiten, die durch recht bedeutende Felsarbeiten und durch größere Brückenbauten verursacht wurden, von den beiden Unternehmern, der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft und dem Bau- und Betriebskonsortium Bachstein-Koppel, derart gefördert, daß die Verbindung vor der vertraglichen Frist — 31. März 1912 — hergestellt war. Die Fertigstellung der Hochbauten für die Bahnhöfe sowie der Werkstätten in Keetmanshoop und Windhuk ist dem Ausbau vorbehalten. Wenn nicht besondere Ereignisse eintreten, wird die Abnahme der ganzen Strecke wohl Ende 1912 erfolgen können.

Die Nord-Südbahn überspannt jetzt ungefähr drei Viertel der zwölf Breitengrade des Landes; sie zieht sich von Tsumeb und Grootfontein im Norden über Onguati, Karibib, Windhuk, Keetmanshoop und Seeheim bis Kalkfontein im Süden. In Onguati, Karibib und Seeheim setzen sich die Querarme zum Ozean, nach Swakopmund und Lüderitzbucht an. Damit sind die Maschen erster Ordnung für das künftige Eisenbahnnetz des Landes im wesentlichen gelegt. Wo und wann die weiteren Strähne einzufügen sind, muß die Entwicklung zeigen.

Das südwestafrikanische Schutzgebiet verfügt nunmehr über folgende Bahnen:

A. Schmalspurbahnen (60 cm Spur)

1.	Swakopmund–Otavi–Tsumeb	581,00 km
2.	die alte Staatsstrecke Swakopmund–Karibib	194,26 -
3.	das Verbindungstück Onguati–Karibib	14,00 -
4.	Otavi–Grootfontein	91,00 -
	zusammen	880,26 km

B. Kapspurbahnen (1,067 m)

1.	Karibib–Windhuk	190,01 km
2.	Windhuk–Keetmanshoop	506,49 -
3.	Keetmanshoop–Lüderitzbucht	365,00 -
4.	Seeheim–Kalkfontein	180,30 -
	zusammen	1 241,80 km.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 10. BERLIN, MAI. **1912.**

Ergebnis des deutschen Postscheckverkehrs im Kalenderjahr 1911.

I. Reichs - Postgebiet.

Der Postscheckverkehr hat sich auch 1911 weiter günstig entwickelt. Der Gesamtumsatz betrug 25117 Millionen Mark (gegen das Vorjahr mit 18452 Millionen 6665 Millionen Mark, d.s. 36 v.H. mehr) bei 80,7 Millionen Buchungen.

Der bargeldlose Zahlungsausgleich ist 1911 durch den Beitritt der Postscheckämter in Berlin, Breslau, Cöln, Frankfurt (Main), Hamburg und Leipzig zu den Abrechnungstellen der Reichsbank wesentlich gefördert worden.

Der Postgiroverkehr zwischen dem Deutschen Reiche, Österreich, Ungarn, der Schweiz und Belgien erstreckt sich seit dem 1. Januar 1912 auch auf Luxemburg.

Der Postscheckverkehr hat sich 1911 wie folgt gestaltet:

Postscheckkonten.	Ende Dezember 1911
Bestand an Postscheckkonten beim Postscheckamt in Berlin	11 996
- - - - - - Breslau	5 054
- - - - - - Cöln	13 187
- - - - - - Danzig	1 823
- - - - - - Frankfurt (Main)	5 742
- - - - - - Hamburg	5 124
- - - - - - Hannover	4 228
- - - - - - Karlsruhe (Baden)	4 163
- - - - - - Leipzig	11 129
insgesamt	62 446
Bestand an Postscheckkonten Ende 1910	49 853
mithin Zugang im Jahre 1911	12 593,

das sind 25,3 v. H. mehr.

Anmerkung. Die Ergebnisse des deutschen Postscheckverkehrs in den Kalenderjahren 1909 und 1910 sind im Archiv 1911, S. 289 ff., abgedruckt.



Über die Verteilung der Konten auf die einzelnen Länder und Provinzen sowie über den Stand und den Beruf der Kontoinhaber geben die Übersichten S. 288 und 289 Aufschluß.

Wie sich die verschiedenen Arten von Gut- und Lastschriften auf die einzelnen Monate und auf die Postscheckämter verteilen, ergeben die Übersichten auf S. 290 bis 293.

		1911 Stück	1911 Betrag ℳ
Auf ein Postscheckkonto entfallen im Durchschnitt:			
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte	1 045	127 985
	Einzahlungen mit Postanweisung	4	53
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	111	94 054
	Gutschriften überhaupt	1 160	222 092
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)	15	26 727
	Auszahlungen im Reichsbankgiro- und Abrechnungsverkehr	4	35 002
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	140	66 724
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	105	92 557
	Lastschriften überhaupt (einschließlich der von den Postscheckämtern durch Postanweisung oder Wertbrief abgewickelten Auszahlungen nach dem Auslande)	265	221 130
Gut- und Lastschriften überhaupt (Gesamtumsatz)		1 425	443 222.

		1911 ℳ	1911 Pf.
Durchschnittsbetrag	einer Zahlkarte	122	47
	- Übertragung von anderen Postscheckkonten	851	9
	- Übertragung auf andere Postscheckkonten	879	85
	- Auszahlung durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenscheck)	1 815	82
	- Auszahlung im Reichsbankgiro- und Abrechnungswege	9 448	79
	- Zahlungsanweisung	475	95.

Ergebnis des Postscheckverkehrs im Reichs-Postgebiete.

	Ende Dezember 1909		Ende Dezember 1910		Ende Dezember 1911	
Zahl der Kontoinhaber	36 427		49 853		62 446	
Guthaben der Kontoinhaber	63 649 076 ℳ		94 030 285 ℳ		139 744 472 ℳ*)	
	1909		1910		1911	
	Stück	Betrag ℳ	Stück	Betrag ℳ	Stück	Betrag ℳ
Gutschriften: Einzahlungen mit Zahlkarte	15 789 304	2 799 604 265	39 058 218	5 244 514 972	59 199 256	7 250 342 035
Gutschriften: Einzahlungen mit Postanweisung	485 213	18 877 795	480 847	12 744 879	231 932	3 029 526
Gutschriften: Übertragungen von anderen Postscheckkonten	2 077 039	2 111 931 715	4 118 754	3 956 955 788	6 260 374	5 328 119 531
Gutschriften überhaupt	18 351 556	4 942 225 272	43 657 819	9 240 956 062	65 691 562	12 581 491 092
Lastschriften: Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)	387 492	820 315 440	690 360	1 369 056 416	833 815	1 514 061 997
Lastschriften: Auszahlungen im Reichsbankgiro- und Abrechnungsverkehr	24 181	581 741 243	80 557	1 193 299 992	209 855	1 982 874 983
Lastschriften: Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	3 145 419	1 380 684 178	6 052 091	2 727 314 945	7 941 789	3 779 929 609
Lastschriften: Auszahlungen nach dem Auslande mit Wertbrief	3 311	2 473 078	5 889	3 848 399	7 932	5 090 654
Lastschriften: Auszahlungen nach dem Auslande mit Postanweisung	10 869	626 614	24 550	1 170 279	32 671	1 651 271
Lastschriften: Übertragungen auf andere Postscheckkonten	2 070 042	2 090 267 808	3 995 465	3 910 001 353	5 959 391	5 243 379 915
Lastschriften überhaupt (einschl. der Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw.)	5 641 314	4 878 576 196	10 848 912	9 210 574 853	14 985 453	12 535 776 905
Umsatz	23 992 870	9 820 801 468	54 506 731	18 451 530 915	80 677 015	25 117 267 997.

*) Guthaben Ende Dezember 1910 .... 94 030 285 ℳ
Gutschriften im Jahre 1911 .... 12 581 491 092 ℳ
Davon ab die Lastschriften .... 12 535 776 905 -
45 714 187 -
mithin Guthaben Ende 1911 .... 139 744 472 ℳ

Zahl der Konten der Postscheckämter des Reichs-Postgebiets, nach Ländern und Provinzen geordnet.

Länder und Provinzen, in denen die Kontoinhaber ansässig sind	Zahl der Konten
Königreich Preußen:	
Berlin und Umgebung	7 314
Provinz Brandenburg (ohne Berlin und Umgebung)	1 844
Provinz Pommern	984
- Ostpreußen	608
- Westpreußen	861
- Posen	723
- Schlesien	4 623
- Sachsen	2 849
- Schleswig-Holstein	1 246
- Hannover	2 891
- Westfalen	3 531
- Hessen-Nassau	4 029
Rheinprovinz	10 502
Hohenzollernsche Lande	16
Königreich Preußen im ganzen	42 021
Königreich Sachsen	7 739
Großherzogtum Baden	2 683
- Hessen	1 574
- Mecklenburg-Schwerin	371
- Mecklenburg-Strelitz	51
- Sachsen-Weimar	419
- Oldenburg	293
Herzogtum Braunschweig	493
- Sachsen-Meiningen	324
- Sachsen-Altenburg	184
- Sachsen-Coburg-Gotha	296
- Anhalt	283
Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen	86
- Schwarzburg-Rudolstadt	128
Seite	56 945
Übertrag	56 945
Fürstentum Waldeck	20
- Reuß ä. L.	81
- Reuß j. L.	187
- Schaumburg-Lippe	44
- Lippe	95
Freie Stadt Hamburg	2 437
- - Bremen	397
- - Lübeck	188
Elsaß-Lothringen	1 410
Reichs-Postgebiet im ganzen	61 804
Königreich Bayern	102
- Württemberg	18
Deutsches Reich im ganzen	61 924
Österreich	343
Ungarn	22
Schweiz	91
Belgien	2
Dänemark	2
Frankreich	6
Großbritannien und Irland	7
Italien	2
Luxemburg	7
Niederlande	23
Rumänien	2
Rußland	6
Spanien	2
Deutsche Schutzgebiete in Afrika	1
Tunis	1
Vereinigte Staaten von Amerika	3
Brasilien	1
Japan	1
insgesamt	62 446.

Stand und Beruf der Kontoinhaber.

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	das sind vom Hundert
Behörden und deren Kassen:			
a) Reichsbehörden	—	736	1,18
darunter: Post- und Telegraphenbehörden	695	—	
b) Staatliche Behörden	—	707	1,13
darunter: Eisenbahnbehörden	108	—	
Justizbehörden	283	—	
c) Provinzial-, Kreis- und Gemeindebehörden	—	1 007	1,61
d) Militär- und Marinebehörden	—	41	0,07
Ärzte	—	1 473	2,36
Banken und Bankiers	—	2 128	3,41
Genossenschaften (im ganzen)	—	1 231	1,97
und zwar: Genossenschaftsbanken	263	—	
Genossenschaftsverbände	47	—	
Einzelgenossenschaften	921	—	
Unter den Genossenschaften befinden sich:			
445 Spar- u. Darlehns- (Vorschuß-) Vereine,			
629 Wirtschaftsgenossenschaften.			
Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute	—	46 544	74,53
darunter: Apotheker	414	—	
Bauunternehmer	421	—	
Bergwerke	156	—	
Buchdrucker	609	—	
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen	894	—	
Fabriken	16 206	—	
Handwerker	943	—	

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	das sind vom Hundert
(Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute) Fortsetzung:			
darunter: Hotels, Gastwirtschaften und Pensionate	226	—	
Ingenieure	333	—	
Lotteriekollekteure	298	—	
Theater und Vergnügungsanstalten	26	—	
Zeitungsverleger	499	—	
Kaufleute (selbständige) anderer Geschäftszweige	20 919	—	
Gutsbesitzer, Gutsverwalter, Gutspächter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe	—	1 016	1,63
Kirchliche Behörden	—	222	0,35
Krankenkassen	—	87	0,14
Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen u. dgl.)	—	264	0,42
Privatpersonen (einschl. der Beamten, Militärpersonen usw.)	—	3 021	4,84
Rechtsanwälte	—	753	1,21
Sparkassen	—	659	1,06
Vereine und Korporationen	—	855	1,37
Versicherungsgesellschaften	—	336	0,54
darunter: Feuer-Versicherungsgesellschaften	86	—	
mit 109 Generalagenturen*)	—	—	
Lebens-Versicherungsgesellschaften	113	—	
mit 211 Generalagenturen*)	—	—	
Zweiganstalten, Filialen, Generalagenturen usw.	—	1 363	2,18.

*) Die Zahl der Generalagenturen ist unter »Zweiganstalten« usw. mitenthalten.



Gutschriften im

I. Gutschriften in den

Monat	Einzahlungen mit Zahlkarte			Einzahlungen mit Postanweisung		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Januar	4 321 489	566 141 654	69	14 441	253 022	20
Februar	4 030 694	494 991 861	27	13 278	205 446	87
März	4 603 288	535 085 330	23	26 558	248 399	23
April	4 650 416	580 322 502	60	13 437	215 096	17
Mai	5 164 818	615 836 568	35	15 322	276 171	92
Juni	4 673 670	556 836 793	40	28 091	320 241	74
Juli	5 045 181	617 188 432	40	15 031	255 549	65
August	4 941 125	605 014 284	11	13 216	212 722	38
September	4 782 338	576 048 863	74	28 904	225 236	22
Oktober	5 513 847	697 378 294	16	13 996	246 374	34
November	5 465 730	685 640 013	8	13 614	265 160	83
Dezember	6 006 660	719 857 436	89	36 044	306 104	70
Summe....	59 199 256	7 250 342 034	92	231 932	3 029 526	25

II. Gutschriften nach Post

Postscheckamt	Einzahlungen mit Zahlkarte			Einzahlungen mit Postanweisung		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Berlin	14 244 574	1 760 884 286	92	50 914	690 848	69
Breslau	3 726 071	593 336 027	85	9 207	116 992	5
Cöln	11 008 986	1 383 805 289	52	19 809	411 409	59
Danzig	1 357 271	220 128 708	47	2 991	37 287	13
Frankfurt (M.)	4 509 391	552 903 658	—	15 952	253 895	22
Hamburg	6 132 978	654 943 120	72	5 734	204 821	3
Hannover	4 672 483	530 748 644	97	4 947	95 780	85
Karlsruhe (B.)	3 134 156	441 363 027	80	27 203	233 510	27
Leipzig	10 413 346	1 112 229 270	67	95 175	984 981	42
Summe....	59 199 256	7 250 342 034	92	231 932	3 029 526	25

Anm. Im Jahre 1911 haben 18 775 Kontoinhaber die für sie bei der Postanstalt ihres Wohnorts eingegangenen Postanweisungen, nämlich 6 012 275 Stück über 248 800 116 ℳ, ihren Postscheckkonten gutschreiben lassen (§ 4, 1 der Postscheckordnung).

Postscheckverkehr.

einzelnen Monaten.

Übertragungen von Konten, die beim nämlichen Postscheckamte geführt werden			Übertragungen von Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Monat
	Betrag			Betrag			Betrag		
Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	
222 489	247 122 031	99	228 589	149 034 087	58	4 787 008	962 550 796	46	Januar
218 361	236 009 010	26	210 066	144 201 449	93	4 472 399	875 407 768	33	Februar
246 094	265 753 752	95	251 268	160 160 999	82	5 127 208	961 248 482	23	März
244 461	270 793 763	69	241 744	171 329 556	31	5 150 058	1 022 660 918	77	April
272 686	296 255 259	53	276 121	186 231 702	24	5 728 947	1 098 599 702	4	Mai
255 508	275 217 701	52	254 916	159 993 252	32	5 212 185	992 367 988	98	Juni
266 900	275 413 852	38	263 030	176 799 331	15	5 590 142	1 069 657 165	58	Juli
264 976	280 887 057	31	257 704	167 966 797	35	5 477 021	1 054 080 861	15	August
258 861	259 713 400	89	254 865	160 475 810	87	5 324 968	996 463 311	72	September
295 312	289 752 102	42	282 445	184 115 492	57	6 105 600	1 171 492 263	49	Oktober
289 569	300 685 715	32	286 893	189 091 718	26	6 055 806	1 175 682 607	49	November
305 570	297 676 888	47	311 946	183 438 795	34	6 660 220	1 201 279 225	40	Dezember
3 140 787	3 295 280 536	73	3 119 587	2 032 838 993	74	65 691 562	12 581 491 091	64	Summe.

scheckämtern geordnet.

Übertragungen von Konten, die beim nämlichen Postscheckamte geführt werden			Übertragungen von Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Postscheckamt
	Betrag			Betrag			Betrag		
Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	
606 477	922 419 448	1	739 377	1 000 026 469	—	15 641 342	3 684 021 052	62	Berlin
206 905	222 469 416	36	110 241	64 336 159	45	4 052 424	880 258 595	71	Breslau
937 136	740 158 971	37	589 466	252 429 331	23	12 555 397	2 376 805 001	71	Cöln
46 966	70 327 752	4	26 214	19 419 230	6	1 433 442	309 912 977	70	Danzig
286 957	244 009 782	23	331 827	147 091 467	99	5 144 127	944 258 803	44	Frankfurt (M.)
153 136	232 859 567	70	258 322	146 483 173	89	6 550 170	1 034 490 683	34	Hamburg
155 099	151 624 032	58	220 252	89 840 746	21	5 052 781	772 309 204	61	Hannover
138 511	193 615 033	39	186 997	97 305 727	56	3 486 867	732 517 299	2	Karlsruhe (B.)
609 600	517 796 533	5	656 891	215 906 688	35	11 775 012	1 846 917 473	49	Leipzig
3 140 787	3 295 280 536	73	3 119 587	2 032 838 993	74	65 691 562	12 581 491 091	64	Summe.

Die Gutschriften im Wege der Übertragung = 73,16 v. H. der Bareinzahlungen.



Lastschriften im

I. Lastschriften in den

Monat	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks): a. Barauszahlungen – Stück	a. Barauszahlungen – Betrag ℳ	Pf.	b. Im Reichsbankgiro- und Abrechnungswege beglichene Auszahlungen – Stück	b. Betrag ℳ	Pf.	Ausgefertigte Zahlungsanweisungen – Stück	Betrag ℳ	Pf.	Angefertigte Wertbriefe – Stück	Betrag ℳ	Pf.
Januar	68 595	140 263 634	59	10 488	137 685 708	57	690 021	288 558 905	37	653	370 148	36
Februar	62 731	119 735 556	58	9 337	129 482 490	74	562 863	251 404 799	29	474	283 808	98
März	71 231	135 304 464	13	11 010	116 784 831	41	640 633	297 398 187	69	632	379 403	34
April	69 162	138 249 070	35	10 760	145 661 048	26	606 994	285 129 357	83	571	330 191	9
Mai	74 394	149 304 620	43	14 806	158 093 070	10	641 435	310 785 123	58	635	352 169	8
Juni	67 475	125 179 283	75	16 140	148 900 292	81	632 292	307 142 421	73	682	379 759	99
Juli	71 767	124 813 226	34	17 638	173 244 692	79	739 901	315 316 293	65	702	397 971	1
August	70 250	115 761 512	87	17 923	175 158 680	33	641 320	314 380 258	4	696	446 436	4
September	65 860	104 530 694	54	21 933	169 762 382	37	643 923	322 773 678	11	646	464 528	[illegible]
Oktober	71 642	119 877 523	—	24 982	207 749 996	97	702 551	350 618 259	35	737	499 630	21
November	70 204	118 660 800	34	26 799	223 201 473	67	669 012	355 074 905	41	736	546 745	25
Dezember	70 504	122 381 610	6	28 039	197 150 314	62	770 844	381 347 419	33	768	639 862	48
Summe	833 815	1 514 061 996	98	209 855	1 982 874 982	64	7 941 789	3 779 929 609	38	7 932	5 090 654	26

II. Lastschriften nach Post

Postscheckamt	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks): a. Barauszahlungen – Stück	a. Barauszahlungen – Betrag ℳ	Pf	b. Im Reichsbankgiro- und Abrechnungswege beglichene Auszahlungen – Stück	b. Betrag ℳ	Pf.	Ausgefertigte Zahlungsanweisungen – Stück	Betrag ℳ	Pf.	Angefertigte Wertbriefe – Stück	Betrag ℳ	Pf.
Berlin	176 957	375 395 502	47	152 689	1 484 052 488	33	1 756 478	621 937 977	55	2 156	1 145 491	89
Breslau	96 182	165 564 581	66	12 571	79 991 249	17	546 011	253 001 580	69	668	435 130	5
Cöln	109 481	183 151 932	2	14 900	118 819 490	83	1 870 989	925 144 726	25	1 972	1 407 584	75
Danzig	32 003	52 992 504	50	1 720	14 655 363	61	219 554	116 972 087	48	91	66 860	30
Frankfurt (M.)	121 311	201 539 987	49	7 793	69 551 638	74	590 128	218 138 928	61	547	402 791	95
Hamburg	115 712	220 031 689	2	4 878	82 739 910	38	533 695	282 597 858	30	250	258 417	40
Hannover	62 004	107 401 372	4	2 457	30 837 402	5	574 748	336 669 425	53	448	333 858	96
Karlsruhe (B.)	23 647	32 657 699	58	4 759	42 564 668	34	496 879	285 583 871	59	258	191 237	35
Leipzig	96 518	175 326 728	20	8 088	59 662 771	19	1 353 307	739 883 153	38	1 542	849 281	55
Summe	833 815	1 514 061 996	98	209 855	1 982 874 982	64	7 941 789	3 779 929 609	38	7 932	5 090 654	26

Anm. Die bargeldlos durchgeführten Lastschriften betrugen 136,[illegible] v. H. der Barrückzahlungen.

Postscheckverkehr.

einzelnen Monaten.

Ausgefertigte Postanweisungen Stück	Betrag ℳ	Pf.	Übertragungen auf andere Konten beim nämlichen Postscheckamte Stück	Betrag ℳ	Pf.	Übertragungen auf Konten bei anderen Postscheckämtern Stück	Betrag ℳ	Pf.	Gesamtsumme Stück	Betrag ℳ	Pf.	Monat
2 878	141 562	97	222 489	247 122 031	99	198 392	147 345 557	83	1 193 516	961 487 549	68	Januar
2 340	114 048	39	218 361	236 009 010	26	187 542	138 287 075	79	1 043 648	875 316 790	3	Februar
2 459	118 672	75	246 094	265 753 752	95	226 616	154 035 460	50	1 198 675	969 774 772	77	März
2 535	118 066	52	244 461	270 793 763	69	216 939	164 831 798	76	1 151 422	1 005 113 296	50	April
2 618	125 221	96	272 686	296 255 259	53	246 825	178 257 278	38	1 253 399	1 093 172 743	6	Mai
2 506	125 796	39	255 508	275 217 701	52	228 653	152 518 506	79	1 203 256	1 009 463 762	97	Juni
2 992	172 611	32	266 900	275 413 852	38	233 888	166 584 882	11	1 333 788	1 055 943 529	60	Juli
2 658	155 479	17	264 976	280 887 057	31	234 928	162 304 909	96	1 232 751	1 049 094 334	8	August
2 603	138 718	71	258 861	259 713 400	89	235 369	153 108 730	15	1 229 195	1 010 492 132	85	September
2 851	140 843	24	295 312	289 752 102	42	257 311	177 419 196	62	1 355 386	1 146 057 559	81	Oktober
2 850	137 908	88	289 569	300 685 715	32	266 496	181 441 393	85	1 325 666	1 179 748 942	72	November
3 381	162 340	72	305 570	297 676 888	47	285 645	171 964 587	30	1 464 751	1 171 323 022	98	Dezember
32 671	1 651 271	2	3 140 787	3 295 280 536	73	2 818 604	1 948 099 378	4	14 985 453	*) 12 526 988 429	5	Summe.

scheckämtern geordnet.

Ausgefertigte Postanweisungen Stück	Betrag ℳ	Pf.	Übertragungen auf andere Konten beim nämlichen Postscheckamte Stück	Betrag ℳ	Pf.	Übertragungen auf Konten bei anderen Postscheckämtern Stück	Betrag ℳ	Pf.	Gesamtsumme Stück	Betrag ℳ	Pf.	Postscheckamt
15 601	475 663	13	606 477	922 419 448	1	477 334	265 212 942	26	3 187 692	3 670 639 513	64	Berlin
1 071	58 276	52	206 905	222 469 416	36	251 298	155 780 607	54	1 114 706	877 300 841	99	Breslau
6 521	510 708	35	937 136	740 158 971	37	492 471	395 623 825	58	3 433 470	2 364 817 239	15	Cöln
239	18 537	14	46 966	70 327 752	4	85 332	54 057 119	24	385 905	309 090 224	31	Danzig
1 861	118 724	9	286 957	244 009 782	23	339 108	206 229 651	91	1 347 705	939 991 505	2	Frankf. (M.)
2 284	152 924	16	153 136	232 859 567	70	212 890	211 183 253	65	1 022 845	1 029 823 620	67	Hamburg
798	45 354	14	155 099	151 624 032	58	238 814	141 296 435	86	1 034 368	768 207 881	16	Hannover
1 468	116 779	36	138 511	193 615 033	39	242 759	174 265 005	—	908 281	728 994 294	61	Karlsr. (B.)
2 828	154 304	13	609 600	517 796 533	5	478 598	344 450 537	—	2 550 481	1 838 123 308	50	Leipzig
32 671	1 651 271	2	3 140 787	3 295 280 536	73	2 818 604	1 948 099 378	4	14 985 453	*) 12 526 988 429	5	Summe.

*) Mit den Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw. in Höhe von 8 788 476 ℳ beträgt die Gesamtsumme der Lastschriften rund 12 535 776 905 ℳ (s. S. 287).

		1911 ℳ
Guthaben der Kontoinhaber	Ende Dezember	139 744 472
	im Durchschnitt des Monats Dezember	128 980 391
	im Jahresdurchschnitt	118 774 118
Durchschnittliches Guthaben eines Kontoinhabers	im Monat Dezember	2 085
	im Jahre	2 097.

Von dem durchschnittlichen Guthaben der Kontoinhaber im Monat Dezember 1911 in Höhe von 128 980 391 ℳ waren angelegt:

	Nennwert ℳ	Anschaffungswert ℳ
in Deutscher Reichsanleihe zu $3^1/_2$ v. H.	28 354 500	26 708 040
- Deutscher Reichsanleihe zu 3 v. H.	5 250 500	4 449 492
- Preußischer konsolidierter Staatsanleihe zu $3^1/_2$ v. H.	10 487 900	9 864 978
- Sächsischer Rente zu 3 v. H.	476 000	399 774
- Badischer Eisenbahnanleihe von 1880 zu $3^1/_2$ v. H.	2 029 500	1 915 528
- Hessischer Staatsanleihe zu 4 v. H.	246 000	249 075
- Hamburgischer Staatsanleihe zu 3 v. H.	393 500	326 015
- Bremer Staatsanleihe zu 3 v. H.	3 470 000	2 767 325
- Lübecker Staatsanleihe zu 3 v. H.	2 000 000	1 595 000
- Darlehen an Genossenschaften	—	3 500 000
- Wechseln*)	—	10 000 003
durch Überweisung an die Reichshauptkasse.	—	**)55 419 355
zur Verstärkung der Betriebsmittel der Postanstalten und als Kassenbestand der Postscheckämter	—	11 785 806
insgesamt	—	128 980 391.

Anm. Die deutschen Reichsanleihen sind in das Reichsschuldbuch, die Staatsanleihen, ausschließlich der Badischen Eisenbahnanleihe und der Lübecker Staatsanleihe, in die Staatsschuldbücher eingetragen.

*) Den An- und Verkauf der Wechsel vermittelt die Reichsbank.

**) Davon werden zurzeit noch rund 10 000 000 ℳ zur Gewährung von Darlehen an Einrichtungen zur Förderung von Industrie, Handel und Landwirtschaft bereit gehalten.

Die der Reichshauptkasse zur Verstärkung ihrer Betriebsmittel überwiesenen Gelder werden der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mit 3 v. H. jährlich verzinst.

Finanzielles Ergebnis.

Im Kalenderjahre 1911 hat bei den neun Postscheckämtern betragen:

1. die Einnahme		12 334 919 ℳ,
darunter		
Gebühren für Bareinzahlungen	3 136 987 ℳ,	
- - Barrückzahlungen	1 191 877 -	
- - Übertragungen	185 672 -	
Zuschlaggebühren	3 722 148 -	
a) Gebühren	8 236 684 ℳ,	
b) Verkauferlös für abgesetzte Formulare	439 669 -	
c) erstattete Druckkosten	97 776 -	
d) Zinsen	3 558 866 -;	
2. die Ausgabe (Besoldungen des bei den Postscheckämtern beschäftigten Personals, Amtsbedürfnisse, Miete usw.)		6 390 702 -
mithin Mehreinnahme		5 944 217 ℳ.

Auf diese Mehreinnahme sind anzurechnen die Ausgaben bei den Postanstalten für die Annahme der Zahlkarten und für die Auszahlung der Zahlungsanweisungen sowie der Ausfall an Gebühren infolge des Rückganges des Postanweisungsverkehrs. Die Ausgaben für die Behandlung von rund 59 421 000 bei den Postanstalten (ausschließlich der Postscheckämter) eingelieferten Zahlkarten und rund 8 014 000 bei den Postanstalten ausgezahlten Zahlungsanweisungen sind auf rund 4 206 000 ℳ zu schätzen.

Der Postanweisungsverkehr ist auch 1911 weiter zurückgegangen, während die der Einführung des Postscheckverkehrs voraufgegangenen vier Jahre eine jährliche Steigerung von durchschnittlich $4{,}73$ v. H. aufwiesen. Unter Zugrundelegung dieses Steigerungssatzes hätte, wenn der Postscheckverkehr nicht eingeführt worden wäre, im Jahre 1911 die Zahl der Postanweisungen 209 181 082 Stück betragen gegen die wirklich erreichte Zahl von .... 152 410 189 - ,
so daß im Jahre 1911 ein Rückgang eingetreten ist von 56 770 893 Stück.

Gleichwohl halten sich im Postscheckverkehr für 1911 Einnahmen und Gesamtausgaben das Gleichgewicht, während die Jahre 1909 und 1910 noch mit einem Minderbetrag abschlossen.

Verkehr mit Bayern und Württemberg.

Der Verkehr mit den beiden süddeutschen Postverwaltungen hat sich 1911 in der aus S. 296 ersichtlichen Weise gestaltet.

Die für den Postscheckverkehr des Reichs-Postgebiets erlassenen Bestimmungen sind im Jahre 1911 in nachstehenden Punkten geändert und ergänzt worden.

1. Von den Postscheckämtern werden Formulare, bestehend aus unbedruckten Blättern in der Größe von $22{,}8 \times 27{,}2$ cm (zur Benutzung als Geschäftsformulare) mit anhängender Zahlkarte, zum Preise von 50 Pf. für je 50 Stück an die Kontoinhaber verabfolgt. Die unbedruckten Formulare mit anhängender Zahlkarte werden ausschließlich in der Reichsdruckerei hergestellt. Der Aufdruck des Geschäftsformulars ist den Privatdruckereien überlassen. Auf Antrag besorgen auch die Postscheckämter solche Druckarbeiten gegen Erstattung der Kosten.

	Zahlkarten	Zahlungs-anweisungen	Überweisungen	Gesamtbetrag
	Betrag in ℳ			ℳ
Aus dem Reichs-Postgebiete nach Bayern...	321 406 994	67 703 004	143 649 903	532 759 901
Aus Bayern nach dem Reichs-Postgebiete..	260 592 188	100 303 458	155 260 783	516 156 429
Gesamtumsatz im Verkehr mit Bayern.....	581 999 182	168 006 462	298 910 686	1 048 916 330
Aus dem Reichs-Postgebiete nach Württemberg..............................	160 828 213	25 305 690	69 757 302	255 891 205
Aus Württemberg nach dem Reichs-Postgebiete..............................	105 983 241	46 645 398	91 495 014	244 123 653
Gesamtumsatz im Verkehr mit Württemberg..............................	266 811 454	71 951 088	161 252 316	500 014 858
Gesamtumsatz im Verkehr mit Bayern und Württemberg..............................	848 810 636	239 957 550	460 163 002	1 548 931 188.

2. Erfahrungsgemäß bewahrt das Publikum Zahlkarten, die ihm von Kontoinhabern übersandt worden sind, häufig in Briefordnern, Schnellheftern u. dgl. auf, wobei die Zahlkarten durchlocht werden. Die Postanstalten nehmen nur solche Zahlkarten an, bei denen die Durchlochungen sich an der linken Schmalseite des Abschnitts befinden und die Angaben für Kontonummer und Betrag dadurch nicht beeinträchtigt werden; dagegen müssen die Postanstalten aus Betriebsrücksichten Zahlkarten beanstanden, bei denen der Hauptteil durchlocht ist.

3. Gewöhnlichen Briefsendungen mit Nachnahme (ausschließlich solcher in Kartenform) können die ausgefüllten Nachnahmezahlkarten mit Klebeleiste auch in einer auf der Rückseite des Briefes, der Drucksache usw. angebrachten, mit einer Verschlußklappe versehenen offenen Tasche beigefügt werden.

4. Für Mitteilungen, die den Sammelüberweisungen zur Übersendung an die Gutschriftempfänger beigefügt werden können, sind besondere Formulare (S. 297) eingeführt, die in Blocks zu 100 Stück — zum Preise von 15 Pf. für einen Block — von den Postscheckämtern an die Kontoinhaber abgegeben werden. Durch die Privatindustrie hergestellte Formulare können benutzt werden, wenn sie mit den amtlich hergestellten genau übereinstimmen.

Im internationalen Postgiroverkehr können Gutschriftzettel ebenfalls beigefügt werden, ausgenommen jedoch im Verkehr mit Österreich und Ungarn.

5. Die Bestellgebühr für Zahlungsanweisungen kann der Aussteller des Schecks im voraus entrichten, indem er auf der Rückseite des Schecks — am oberen Rande über dem Vordruck »Adresse für die Postbeförderung« — den Vermerk »bestellgeldfrei« niederschreibt und die der Gebühr entsprechenden Freimarken rechts neben den Vermerk klebt. Bei Sammelschecks ist jener Vermerk in der Anlage neben den Beträgen anzugeben, die bestell-

geldfrei ausgezahlt werden sollen; auch sind in diesem Falle die Freimarken so beizufügen, daß sie beim Postscheckamte wieder abgenommen und auf die Zahlungsanweisung geklebt werden können.

Nicht zulässig ist die Vorausbezahlung des Bestellgeldes bei Zahlungsanweisungen für Empfänger, die in Bayern oder Württemberg wohnen.

6. Den Inhabern von Postscheckkonten ist gestattet, den Postschecks, deren Betrag an Empfänger im Auslande mit Postanweisung ausgezahlt werden soll, ein ausgefülltes Formular zur internationalen Postanweisung beizufügen, um auf diese Weise den Abschnitt zu Mitteilungen an den Empfänger benutzen zu können. Auf dem Postscheck ist in diesem Falle unterhalb der Datumsangabe der Vermerk »mit beigefügter Postanweisung« niederzuschreiben. Nach welchen Ländern Mit-

.... M ...... Pf.*)

zur Gutschrift auf Konto

Nr. ....

....

beim Postscheckamt

in ....

Stempel des P.Sch.A.

überwiesen von

Konto Nr. ....

....

....

....

*) Betrag, wie in der Anlage zur Sammelüberweisung.

S 30a 11

teilungen auf dem Postanweisungsabschnitte nicht zulässig sind, ergibt der Briefposttarif.

7. Die Postscheckämter in Berlin, Breslau, Cöln, Frankfurt (Main), Hamburg und Leipzig sind Mitglieder der Abrechnungstelle der Reichsbank geworden. In diesem Abrechnungsverfahren werden auch Postschecks ausgeglichen, die einer der Abrechnungstelle angehörenden Bank zur Einziehung übergeben werden. Die Schecks — ausgenommen die durch die Abrechnungstelle der Reichsbank in Hamburg zu verrechnenden — müssen mit dem quer über die Vorderseite gesetzten Vermerke »Nur zur Verrechnung« versehen sein und dürfen über höhere Beträge als 10 000 M lauten.

Girokunden der Reichsbank können von ihrem Girokonto Beträge auf ihr eigenes oder auf jedes andere Postscheckkonto überweisen lassen. Der Auftrag zur Überweisung an das eigene Postscheckkonto ist der Reichs-

bank unter Benutzung eines sogenannten roten Reichsbankschecks in folgender Form zu erteilen:

»Die Reichsbank wolle meinem / unserem Postscheckkonto Nr... in ....
ℳ.... gutschreiben lassen und dafür belasten das Konto von ....
(Unterschrift des Girokontoinhabers)«

Für Überweisungen vom Reichsbankgirokonto an andere Postscheckkonten sind besondere, bei den Reichsbankanstalten erhältliche Antragsformulare auszufüllen und mit einem roten Scheck an die zuständige Bankanstalt einzuliefern.

Die Reichsbank vermittelt ferner für ihre Girokunden auf Wunsch auch Zahlungen aus deren Giroguthaben an Personen, die kein Postscheckkonto haben, in der Weise, daß sie das Postscheckamt beauftragt, den Betrag durch Zahlungsanweisung auszuzahlen. Auch dafür sind bei der Reichsbank besondere Antragsformulare zu haben.

8. Das Reichsschuldbuch bietet Gelegenheit zu einer völlig sicheren Kapitalsanlage in Reichsanleihen ohne Kosten für deren laufende Verwaltung; auch gestattet es einen bequemen und kostenfreien Bezug der Zinsen.

Die Postscheckämter übersenden den Inhabern von Postscheckkonten kostenlos eine gedruckte Mitteilung über die Benutzung des Reichsschuldbuchs sowie Antragsformulare, nehmen die Anträge auf Eintragung von Forderungen in das Reichsschuldbuch entgegen und stellen sie der Reichsbankhauptkasse in Berlin zur weiteren Behandlung gebührenfrei zu.

Internationaler Postgiroverkehr.

Am 1. Januar 1912 ist der Postgiroverkehr zwischen dem Deutschen Reiche, Österreich, Ungarn, der Schweiz und Belgien auf Luxemburg ausgedehnt worden. Jeder Inhaber eines Scheckkontos bei einem deutschen Postscheckamte kann danach Beträge auf ein Konto bei dem Großherzoglichen Postscheckamt in Luxemburg überweisen; ebenso kann jeder Inhaber eines luxemburgischen Postscheckkontos Überweisungen auf ein deutsches Postscheckkonto in Auftrag geben.

1. Verfahren.

Der Postgiroverkehr mit Luxemburg wickelt sich in der gleichen Weise ab, wie der Verkehr mit Österreich, Ungarn, der Schweiz und Belgien (Archiv 1911, S. 313). Zu den Überweisungsaufträgen nach Luxemburg benutzen die Kontoinhaber dieselben Formulare (Giropostkarten, Überweisungs-, Scheckformulare) wie im inländischen Verkehr. Der Betrag der Überweisung ist vom Auftraggeber stets in der Reichswährung anzugeben. Die Abschnitte der Giropostkarten sowie der Überweisungs- und Scheckformulare dürfen vom Auftraggeber, ebenso wie im Verkehr mit der Schweiz und mit Belgien, zu Mitteilungen an den Empfänger benutzt werden.

Den Verkehr mit Luxemburg nehmen die Postscheckämter in Cöln und Frankfurt (Main) wahr, und zwar

1. das Postscheckamt in Cöln zugleich für die Postscheckämter in Berlin, Danzig, Hamburg und Hannover,
2. das Postscheckamt in Frankfurt (Main) zugleich für die Postscheckämter in Breslau, Karlsruhe (Baden) und Leipzig.



2. Währung.

Die Überweisungen in der Richtung nach und von Luxemburg erfolgen in der Reichswährung. Innerhalb des Großherzogtums Luxemburg werden die Gut- und Lastschriften von dem Großherzoglichen Postscheckamt im Verkehr mit seinen Kontoinhabern nach dem feststehenden Umrechnungsatze von 1 Fr. = 80 Pf. in der Frankenwährung ausgeführt.

3. Gebühren.

Für Überweisungen im Verkehr mit Luxemburg werden die gleichen Gebühren wie im übrigen internationalen Postgiroverkehr erhoben, nämlich von dem Kontoinhaber, der den Auftrag erteilt hat, eine Gebühr von 5 Pf. für je 100 ℳ oder einen Teil von 100 ℳ, mindestens aber 20 Pf. Für Überweisungen vom Auslande hat der Gutschriftempfänger — außer der Zuschlaggebühr von 7 Pf. bei mehr als 600 Buchungen — keine Gebühr zu tragen.

4. Verzeichnis der Kontoinhaber.

Das von der Großherzoglich Luxemburgischen Postverwaltung herausgegebene Verzeichnis der Kontoinhaber kann durch jedes Postscheckamt bezogen werden.

Ergebnis des Postgiroverkehrs mit Österreich, Ungarn, der Schweiz und Belgien.

Land	Überweisungen aus Postscheckkonten des Reichs-Postgebiets nach dem in Sp. 1 bezeichneten Lande			Überweisungen auf Postscheckkonten des Reichs-Postgebiets aus dem in Sp. 1 bezeichneten Lande		
	Zahl	ℳ	Pf.	Zahl	ℳ	Pf.
1	2	3		4	5	
Österreich	19 717	8 146 260	45	60 267	25 942 106	84
Ungarn	1 178	933 051	13	13 985	15 205 948	17
Schweiz	4 555	1 545 952	43	34 776	5 647 377	15
Belgien	518	827 284	50	364	360 784	61
insgesamt	25 968	11 452 548	51	109 392	47 156 216	77

= 135 360 Überweisungen über 58 608 765 ℳ 28 Pf.

II. Bayern.*)

Die Zahl der Postscheckkonten betrug Ende 1911
beim Postscheckamt in Ludwigshafen (Rhein) 1 753,
- - - München 3 372,
- - - Nürnberg 3 384,
insgesamt 8 509,
gegenüber Ende 1910 mehr .... 1 440.

*) Die Angaben sind dem Geschäftsbericht über die Ergebnisse des Postscheckverkehrs in Bayern während der Jahre 1909 bis 1911 entnommen.

Über die Verteilung der Konten auf die einzelnen Länder sowie über den Stand und den Beruf der Kontoinhaber geben die Übersichten S. 302 und S. 303 Aufschluß.

Wie sich die verschiedenen Arten von Gut- und Lastschriften auf die einzelnen Monate und auf die Postscheckämter verteilen, erhellt aus den Übersichten auf S. 304 bis 307.

		1911 Stück	1911 Betrag ℳ
Auf ein Postscheckkonto entfallen im Durchschnitt:			
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte	890	120 527
	Einzahlungen mit Postanweisung	25	107
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	91	59 982
	Gutschriften überhaupt	1 006	180 616
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)	25	69 950
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	126	50 260
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	97	59 719
	Lastschriften überhaupt (einschließlich der von den Postscheckämtern durch Postanweisung oder Wertbrief abgewickelten Auszahlungen nach dem Auslande)	249	180 192
Gut- und Lastschriften überhaupt (Gesamtumsatz)		1 255	360 808.

		1911 ℳ	1911 Pf.
Durchschnittsbetrag	einer Zahlkarte	135	50
	- Übertragung von anderen Postscheckkonten	656	20
	- Übertragung auf andere Postscheckkonten	616	73
	- Auszahlung durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenscheck)	2 775	22
	- Zahlungsanweisung	399	28.

Ergebnis des Postscheckverkehrs in Bayern.

	Ende Dezember 1909	Ende Dezember 1910	Ende Dezember 1911
Zahl der Kontoinhaber	5 074	7 069	8 509
Guthaben der Kontoinhaber	8 078 069 ℳ	10 722 401 ℳ	14 042 356 ℳ *)

		1909 Stück	1909 Betrag ℳ	1910 Stück	1910 Betrag ℳ	1911 Stück	1911 Betrag ℳ
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte	1 979 507	429 255 139	4 543 652	724 569 014	6 962 807	943 482 423
	Einzahlungen mit Postanweisung	72 078	2 714 911	97 860	1 936 903	198 598	839 191
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	240 824	217 712 474	505 564	363 281 111	715 545	469 542 706
	Gutschriften überhaupt	2 292 409	649 682 524	5 147 076	1 089 787 028	7 876 950	1 413 864 320
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)	78 770	247 844 448	140 718	418 017 017	**) 197 307	547 570 150
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	406 713	164 778 512	735 808	300 760 771	985 379	393 438 965
	Auszahlungen nach dem Auslande mit Wertbrief	259	251 005	470	542 372	619	715 973
	Auszahlungen nach dem Auslande mit Postanweisung	1 271	97 738	2 385	171 080	3 942	255 713
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	281 303	228 284 894	558 157	366 918 924	758 008	467 483 711
	Lastschriften überhaupt (einschl. der Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw.)	768 316	641 604 454	1 437 538	1 087 142 697	1 945 255	1 410 544 365
	Umsatz	3 060 725	1 291 286 978	6 584 614	2 176 929 725	9 822 205	2 824 408 685.

*) Guthaben Ende Dezember 1910 .... 10 722 401 ℳ
Gutschriften im Jahre 1911 .... 1 413 864 320 ℳ
Davon ab die Lastschriften .... 1 410 544 365 -
3 319 955 -
mithin Guthaben Ende 1911 .... 14 042 356 ℳ

**) Von den Kassenschecks wurden 6 712 Stück im Gesamtbetrage von 131 358 618 ℳ im Giroverkehr mit der Königlich Bayerischen Bank und der Reichsbank beglichen.

Zahl der Konten der Postscheckämter Bayerns, nach Ländern geordnet.

Länder, in denen die Kontoinhaber ansässig sind		Zahl der Konten
1. **Königreich Bayern**	—	7 616
2. **Reichs-Postgebiet, und zwar**		
Königreich Preußen	27	
- Sachsen	13	
Großherzogtum Baden	679	
- Hessen	41	
- Oldenburg	1	
- Sachsen-Weimar	1	
Herzogtum Sachsen-Meiningen	13	
- Sachsen-Coburg-Gotha	25	
- Anhalt	1	
Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt	1	
Freie Stadt Hamburg	2	
Elsaß-Lothringen	13	817
3. **Königreich Württemberg**	—	5
Deutsches Reich im ganzen	—	8 438
4. **Ausland, und zwar**		
Österreich	59	
Ungarn	1	
Schweiz	8	
Ägypten	1	
Indien	1	
Korea	1	
		71
insgesamt		8 509.

Stand und Beruf der Kontoinhaber.

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	das sind vom Hundert
Behörden und deren Kassen:			
a) Staatliche Behörden..	—	804	9,45
darunter:			
Eisenbahnbehörden ..	16	—	
Finanzbehörden	253	—	
Justizbehörden.......	328	—	
Militärbehörden......	6	—	
Postbehörden........	162	—	
staatliche Verwaltungsbehörden..........	39	—	
b) Kreis-, Distrikts- und Gemeindebehörden...	—	42	0,49
c) Kirchliche Behörden.	—	12	0,14
Ärzte	—	188	2,21
Banken und Bankiers..	—	322	3,79
Genossenschaften	—	94	1,10
darunter:			
Berufsgenossenschaften...........	4	—	
Spar- und Darlehns-(Vorschuß-) Vereine	45	—	
Wirtschaftsgenossenschaften...........	42	—	
Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute	—	6 109	71,80
darunter:			
Apotheker...........	37	—	
Bauunternehmer.....	41	—	
Bergwerke	9	—	
Buchdrucker	95	—	
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen...............	70	—	
Fabriken	1 797	—	
Handwerker.........	104	—	

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	das sind vom Hundert
(Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute) Fortsetzung:			
darunter:			
Hotels, Gastwirtschaften und Pensionate	46	—	
Ingenieure	28	—	
Zeitungsverleger	39	—	
Kaufleute (selbständige) anderer Geschäftszweige............	2 958	—	
Gutsbesitzer, Gutsverwalter, Gutspächter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe ..	—	57	0,67
Krankenkassen........	—	6	0,07
Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen u. dgl.)	—	43	0,51
Privatpersonen (einschl. der Beamten)........	—	434	5,10
Rechtsanwälte.........	—	71	0,83
Sparkassen......... ...	—	13	0,15
Vereine und Korporationen	—	183	2,15
Versicherungsgesellschaften.............	—	83	0,98
darunter:			
Feuer-Versicherungsgesellschaften......	9	—	
Lebens-Versicherungsgesellschaften...... mit 26 Agenturen	43	—	
Zweiganstalten, Filialen, Agenturen usw.......	—	48	0,56.

Gutschriften im

I. Gutschriften in den

Monat	Einzahlungen mit Zahlkarte			Einzahlungen mit Postanweisung		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Januar	551 795	78 807 574	3	15 921	68 814	38
Februar	477 883	66 147 759	15	14 583	59 286	72
März	543 875	71 960 865	51	16 626	84 568	70
April	534 123	71 939 218	55	15 084	62 885	56
Mai	616 971	79 480 993	76	18 396	71 973	93
Juni	552 893	71 989 442	51	16 459	64 427	39
Juli	588 612	79 000 132	73	17 989	87 783	31
August	576 326	78 998 722	22	14 586	58 741	27
September	566 512	78 271 377	19	14 281	63 180	45
Oktober	637 078	88 656 381	6	18 291	71 982	31
November	639 964	90 249 612	43	18 981	70 971	94
Dezember	676 775	87 980 344	20	17 401	74 575	26
Summe....	6 962 807	943 482 423	34	198 598	839 191	22

II. Gutschriften nach Post

Postscheckamt	Einzahlungen mit Zahlkarte			Einzahlungen mit Postanweisung		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Ludwigshafen (Rh.)	1 649 810	263 442 421	3	9 564	78 368	82
München	2 971 018	374 525 283	17	173 450	606 417	68
Nürnberg	2 341 979	305 514 719	14	15 584	154 404	72
Summe....	6 962 807	943 482 423	34	198 598	839 191	22

Anm. Die Gutschriften im Wege der Übertragung = 49,73 v. H. der Bareinzahlungen.

Postscheckverkehr.

einzelnen Monaten.

Übertragungen von Konten, die beim nämlichen Postscheckamte geführt werden			Übertragungen von Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Monat
Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	
23 887	21 186 489	41	31 200	15 950 098	57	622 803	116 012 976	39	Januar
20 505	17 593 888	40	28 706	14 488 963	81	541 677	98 289 898	8	Februar
23 432	20 169 716	35	33 675	16 800 288	62	617 608	109 015 439	18	März
23 289	19 633 391	31	31 582	16 058 593	68	604 078	107 694 089	10	April
24 988	23 308 140	6	37 128	18 524 343	24	697 483	121 385 450	99	Mai
23 186	21 708 250	9	34 541	16 809 547	97	627 079	110 571 667	96	Juni
26 510	23 151 914	14	34 984	17 486 476	77	668 095	119 726 306	95	Juli
24 467	22 449 828	48	34 645	17 752 046	60	650 024	119 259 338	57	August
24 846	21 538 508	50	34 302	17 928 264	23	639 941	117 801 330	37	September
28 454	22 857 178	40	37 797	19 660 019	95	721 620	131 245 561	72	Oktober
27 738	22 819 156	40	38 115	19 332 154	54	724 798	132 471 895	31	November
28 493	22 171 605	30	39 075	20 163 841	56	761 744	130 390 366	32	Dezember
299 795	258 588 066	84	415 750	210 954 639	54	7 876 950	1 413 864 320	94	Summe.

scheckämtern geordnet.

Übertragungen von Konten, die beim nämlichen Postscheckamte geführt werden			Übertragungen von Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Postscheckamt
Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	
78 442	110 469 464	—	160 147	111 472 236	92	1 897 963	485 462 490	77	Ludwigsh. (Rh.)
101 302	79 673 024	55	107 574	52 058 400	46	3 353 344	506 863 125	86	München
120 051	68 445 578	29	148 029	47 424 002	16	2 625 643	421 538 704	31	Nürnberg
299 795	258 588 066	84	415 750	210 954 639	54	7 876 950	1 413 864 320	94	Summe.

Lastschriften i

I. Lastschriften in de

Monat	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)			Ausgefertigte Zahlungsanweisungen			Angefertigte Wertbriefe		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Januar	14 719	46 839 705	72	84 079	32 089 699	57	33	33 384	[illegible]
Februar	13 435	39 947 039	76	73 649	26 301 473	56	35	52 474	[illegible]
März	15 143	42 191 163	—	79 298	30 335 317	30	35	45 960	[illegible]
April	14 478	40 185 150	52	76 698	29 871 770	39	33	38 841	18
Mai	16 817	46 486 440	68	81 590	32 713 091	75	43	36 614	[illegible]
Juni	16 109	42 911 900	50	76 903	29 983 344	92	39	41 957	[illegible]
Juli	17 104	45 150 832	78	92 482	32 206 187	7	56	35 257	[illegible]
August	17 146	46 617 869	20	78 990	32 248 321	86	69	82 407	[illegible]
September	16 908	44 619 542	48	78 118	33 728 649	57	72	71 594	76
Oktober	18 256	49 488 202	59	86 688	37 635 002	11	63	69 172	68
November	18 755	52 132 398	42	85 971	38 659 239	28	73	101 007	81
Dezember	18 437	50 999 904	57	90 913	37 666 867	47	68	107 299	42
Summe	*)197 307	*) 547 570 150	22	985 379	393 438 964	85	619	715 972	75

II. Lastschriften nach Post

Postscheckamt	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)			Ausgefertigte Zahlungsanweisungen			Angefertigte Wertbriefe		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Ludwigshafen (Rh.)	43 562	207 094 997	68	236 751	99 236 861	78	166	230 298	93
München	83 357	209 161 164	39	358 830	145 971 781	2	237	292 405	30
Nürnberg	70 388	131 313 988	15	389 798	148 230 322	5	216	193 268	52
Summe	*)197 307	*) 547 570 150	22	985 379	393 438 964	85	619	715 972	75

Anm. Die bargeldlos durchgeführten Lastschriften betrugen 73,90 v. H. der Barrückzahlungen.

*) Von den Kassenschecks wurden 6712 Stück über 131 358 618 ℳ im Giroverkehr mit der Königlich Bayerischen Bank und der Reichsbank beglichen.

Postscheckverkehr.

einzelnen Monaten.

Ausgefertigte Post-anweisungen			Übertragungen auf andere Konten beim nämlichen Postscheckamte			Übertragungen auf Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Monat
Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	
375	23 790	10	23 211	21 069 404	41	33 527	15 559 958	61	155 944	115 615 942	80	Januar
299	24 519	82	19 943	17 511 105	40	32 528	14 385 399	95	139 889	98 222 013	4	Februar
318	24 399	75	22 781	20 077 784	35	37 992	16 999 627	29	155 567	109 674 252	38	März
308	19 674	35	22 661	19 551 408	31	36 401	16 562 974	66	150 579	106 229 819	41	April
308	20 114	34	24 319	23 214 562	6	41 430	18 674 406	26	164 507	121 145 229	40	Mai
328	19 619	66	22 541	21 617 801	9	37 849	16 700 464	31	153 769	111 275 088	30	Juni
359	21 982	68	25 807	23 042 733	14	39 041	18 024 234	18	174 849	118 481 227	83	Juli
355	20 038	93	23 860	22 351 670	48	38 709	17 836 286	68	159 129	119 156 594	31	August
293	16 403	20	24 247	21 440 445	50	38 172	17 673 757	79	157 810	117 550 393	30	September
344	22 754	64	27 790	22 763 852	40	41 129	18 877 386	13	174 270	128 856 370	55	Oktober
314	20 500	50	27 049	22 720 016	40	43 495	19 437 498	11	175 657	133 070 660	52	November
341	21 915	17	27 768	22 059 966	30	45 758	19 330 967	77	183 285	130 186 920	70	Dezember
3 942	255 713	14	291 977	257 420 749	84	466 031	210 062 961	74	1 945 255	*)1 409 464 512	54	Summe.

scheckämtern geordnet.

Ausgefertigte Post-anweisungen			Übertragungen auf andere Konten beim nämlichen Postscheckamte			Übertragungen auf Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Post-scheckamt
Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	
515	39 590	76	75 502	109 891 235	—	117 396	67 889 043	10	473 892	484 382 027	25	Ldwh. (Rh.)
2 485	155 346	89	99 539	79 476 479	55	157 298	69 783 572	36	701 746	504 840 749	51	München
942	60 775	49	116 936	68 053 035	29	191 337	72 390 346	28	769 617	420 241 735	78	Nürnberg
3 942	255 713	14	291 977	257 420 749	84	466 031	210 062 961	74	1 945 255	*)1 409 464 512	54	Summe.

*) Mit den Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw. in Höhe von 1 079 853 ℳ beträgt die Gesamtsumme der Lastschriften rund 1 410 544 365 ℳ (s. S. 301).

		1911 ℳ
Guthaben der Kontoinhaber	Ende Dezember	14 042 356
	im Durchschnitt des Monats Dezember	15 300 440
	im Jahresdurchschnitt	13 583 671
Durchschnittliches Guthaben eines Kontoinhabers	im Monat Dezember	1 815
	im Jahre	1 733

Von dem durchschnittlichen Guthaben der Kontoinhaber im Monat Dezember 1911 in Höhe von 15 300 440 ℳ waren angelegt:

	Nennwert ℳ	Anschaffungswert ℳ
in Staats- und Kommunalanleihen, Landeskulturrenten und Pfandbriefen zu 4 und $3^{1}/_{2}$ v. H.	5 644 000	5 467 097
- Wechseln	—	7 097 000
- laufender Rechnung bei der Königlich Bayerischen Bank	—	385 902
zur Verstärkung der Betriebsmittel der Postanstalten und als Kassenbestand der Postscheckämter	—	2 350 441
insgesamt	—	15 300 440

(Anm. Den Ankauf von Wertpapieren sowie den An- und Verkauf der Wechsel vermittelt die Königlich Bayerische Filialbank in München.)

Finanzielles Ergebnis.

	1909	1910	1911
1. Einnahme:			
a) Gebühren für Bareinzahlungen	119 614	257 317	385 337
- - Barrückzahlungen	64 193	114 306	151 109
- - Übertragungen	8 833	18 036	24 989
Zuschlaggebühren	104 620	279 937	443 181
Gebühren insgesamt	297 260	669 596	1 004 616
b) Verkauferlös für abgesetzte Formulare	40 195	49 802	59 975
c) erstattete Druckkosten	10 401	13 134	15 262
d) Zinsen usw.	112 786	276 466	395 449
Gesamteinnahme	460 642	1 008 998	1 475 302
2. Ausgabe (Besoldungen des bei den Postscheckämtern beschäftigten Personals, Amtsbedürfnisse, Miete usw.)	384 389	547 696	647 750
mithin Mehreinnahme	76 253	461 302	827 552

Auf diese Mehreinnahme sind anzurechnen die Ausgaben bei den Postanstalten für die Annahme der Zahlkarten und für die Auszahlung der Zahlungsanweisungen sowie der Ausfall von Gebühren infolge des Rückganges des Postanweisungsverkehrs.

	1909	1910	1911
Bei den Postanstalten eingelieferte Zahlkarten	1 987 653	4 478 666	6 917 613
Bei den Postanstalten ausgezahlte Zahlungsanweisungen	346 169	611 572	811 065
Die Ausgaben für deren Behandlung sind zu schätzen auf	147 000	318 000	480 000

Der Postanweisungsverkehr hat in den der Einführung des Postscheckverkehrs vorangegangenen vier Jahren eine jährliche Steigerung von durchschnittlich 4,34 v. H. aufgewiesen. Bei Zugrundelegung dieses Steigerungsatzes hätte, wenn der Postscheckverkehr nicht eingeführt worden wäre, die

	1909	1910	1911
Zahl der Postanweisungen betragen ...	20 446 782	21 334 172	22 260 075
gegenüber der wirklich erreichten Zahl von	18 842 140	17 713 630	16 675 562
so daß ein Rückgang eingetreten ist von	1 604 642	3 620 542	5 584 513.

Während das Jahr 1909 mit einem größeren Fehlbetrag abschloß, haben sich im Jahre 1910 Einnahmen und Gesamtausgaben nahezu das Gleichgewicht gehalten. Im Jahre 1911 ist ein mäßiger Überschuß erzielt worden.

Verkehr mit Württemberg.

	Zahlkarten	Zahlungsanweisungen	Überweisungen	Gesamtbetrag
	Betrag in			
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Aus Bayern nach Württemberg	58 496 290	10 497 364	18 411 342	87 404 996
Aus Württemberg nach Bayern	47 907 169	15 277 164	25 513 481	88 697 814
Gesamtumsatz im Verkehr mit Württemberg	106 403 459	25 774 528	43 924 823	176 102 810.

Über den Verkehr mit dem Reichs-Postgebiete s. S. 296.

Ergebnis des Postgiroverkehrs mit Österreich, Ungarn, der Schweiz und Belgien.

Land	Überweisungen aus Postscheckkonten Bayerns nach dem in Sp. 1 bezeichneten Lande			Überweisungen auf Postscheckkonten Bayerns aus dem in Sp. 1 bezeichneten Lande		
	Zahl	ℳ	Pf.	Zahl	ℳ	Pf.
1	2	3		4	5	
Österreich	3 893	1 957 061	97	8 397	3 733 454	19
Ungarn	184	169 008	78	1 623	687 758	10
Schweiz	1 003	734 158	37	5 253	1 203 106	75
Belgien	86	225 129	91	20	5 397	41
insgesamt	5 166	3 085 359	3	15 293	5 629 716	45

= 20 459 Überweisungen mit 8 715 075 ℳ 48 Pf.

III. Württemberg.

Das Postscheckamt in Stuttgart hatte Ende 1911 3 771 Postscheckkonten,
Ende 1910 3 101 -

mithin Zugang im Jahre 1911 670 Postscheckkonten.

Ergebnis des Postscheckverkehrs.

		1911 Stück	1911 Betrag ℳ
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte	3 992 510	462 792 418
	Einzahlungen mit Postanweisung	48 339	252 226
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	403 931	319 648 493
	Gutschriften überhaupt	4 444 780	783 809 929
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstelle des Postscheckamts in Stuttgart (Kassenschecks)	80 975	187 342 339
	Auszahlungen im Reichsbankgiro- und Abrechnungsverkehr	*)3 991	*)28 394 833
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	527 137	217 889 502
	Auszahlungen nach dem Auslande	1 354	173 590
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	392 893	347 068 473
	Lastschriften überhaupt (einschl. der Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw.)	1 006 350	781 814 357
	Umsatz	5 451 130	1 565 624 286.

*) Seit 9. Oktober 1911.

Guthaben der Kontoinhaber.

Ende Dezember 1911	8 020 145 *M*,
im Durchschnitt des Monats Dezember 1911	8 717 953 -.

Internationaler Postgiroverkehr.

Nach dem Auslande	1 414	Überweisungen im Betrage von	636 761 *M*,
vom Auslande	10 242	- - - -	2 742 933 -
zusammen	11 656	Überweisungen im Betrage von	3 379 694 *M*.

IV. Deutsches Reich.

	1911 Stück	1911 Betrag *M*
Zahl der Kontoinhaber Ende Dezember 1911	74 726	—
Guthaben der Kontoinhaber Ende Dezember 1911	—	161 806 973
Guthaben der Kontoinhaber im Durchschnitt des Monats Dezember 1911	—	152 998 784
Gutschriften	78 013 292	14 779 165 341
Lastschriften	17 937 058	14 728 135 627
Umsatz	95 950 350	29 507 300 968
Umsatz im internationalen Postgiroverkehr	167 475	70 703 494.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Fünfundsiebzig Jahre Österreichischer Lloyd. Am 2. August 1911 feierte der Österreichische Lloyd in Triest sein 75-jähriges Bestehen; er ist am 2. August 1836 mit einem Aktienkapitale von 1 000 000 Gulden gegründet worden. Im Jahre 1837 begann er mit 4 Schiffen Fahrten von Triest nach Constantinopel, nach Smyrna, nach Alexandrien sowie nach Venedig, Ancona, Pola, Fiume.

Heute ist der Österreichische Lloyd nicht nur die größte Schiffsgesellschaft des Mittelmeergebiets, sondern auch eine der größten Seeschiffsgesellschaften und Verkehrsanstalten der Erde. Sein Aktienkapital beträgt gegenwärtig rund 40 000 000 Kronen. Die Lloydschiffe befahren zurzeit folgende Linien: Triest–Constantinopel (entweder unmittelbar oder als griechisch-orientalische und thessalische Linien), Constantinopel–Odessa, Constantinopel–Braila, Constantinopel–Batum, Triest-Alexandrien, Triest–Mersina, Triest–Cattaro-Korfu, Triest–Venedig, von Triest nach Indien und dem Fernen Osten.

Die sonstige Entwicklung und die Leistungen des Österreichischen Lloyd ergeben sich aus der nachstehenden Zusammenstellung:

Jahr	Zahl der Dampfer	Brutto-Tonnengehalt	durchlaufene Seemeilen	Gewicht der beförderten Waren in Meterzentnern	Zahl der Reisenden
1837	7	1 777	43 652	5 383	7 967
1861	61	31 950	885 423	973 712	299 084
1886	86	124 341	1 802 756	5 920 387	230 168
1910	63	213 876	. 2 158 439	13 171 800	466 139.

Die Gründer der Gesellschaft strebten von Anfang an danach, ein Postdampfschiffunternehmen ins Leben zu rufen. Dabei handelte es sich zunächst um die Levantepost, die schon damals zum großen Teile ihren Weg über Triest nahm, und deren Beförderung ein Erträgnis sicherte. Schon 1837 bemühte sich der Lloyd, die Leitung der englisch-indischen Post über Triest zu erreichen, um sie von Triest bis Alexandrien mit österreichischen Schiffen befördern zu können. Diese Bemühungen wurden anfangs von England unterstützt, scheiterten aber ebenso wie später im Jahre 1850 an der nicht ausreichenden Finanzkraft der Gesellschaft. Nach der Eröffnung des Suezkanals, an dessen Zustandekommen der Österreichische Lloyd einen wesentlichen Anteil gehabt hat, ging man auch zur Ausdehnung der Fahrten nach Indien und dem Fernen Osten über. Seit dem Jahre 1855 arbeitet der Österreichische Lloyd mit staatlicher Unterstützung. Die Subvention betrug anfangs 1 000 000 Gulden; sie wurde zunächst in Form einer festen Vergütung gewährt. Seit 1858 erfolgt die staatliche Unterstützung durch Zubilligung von Meilengeldern; diese Unterstützungsart ist bis jetzt beibehalten worden. Gegenwärtig beläuft sich die Höhe der Unterstützung jährlich auf rund 6 000 000 Kronen.

Der Österreichische Lloyd erwog gleich bei seiner Gründung die Einrichtung einer Seepost. Er rief sie im Gebiete des Mittelmeers und der angrenzenden Meere ins Leben, baute sie weiter aus und traf seine sämtlichen Betriebsmaßnahmen unter steter Berücksichtigung der postalischen Verhältnisse. Der Anteil, den der Österreichische Lloyd heute an der Beförderung der Postsendungen aus Österreich und anderen Ländern, darunter auch aus dem Deutschen Reiche, hat, ist recht bedeutend. Vor allem beteiligt sich der Lloyd im ausgedehntesten Maße an der Beförderung der Paketpost im Verkehr mit der Levante. Seinen Mittelmeeragenturen ist vielfach die Erledigung von Postdienstgeschäften in einem solchen Umfang übertragen, daß diese Agenturen den österreichischen Postämtern in der Levante fast völlig gleichstehen. Auch die Lloydagenturen im Fernen Osten werden oft mit Postdienstgeschäften im Verkehr mit den österreichischen Kriegschiffen, den österreichischen Konsulaten und bei sonstigen besonderen Anlässen beauftragt.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 11. BERLIN, JUNI. **1912.**

Geschichte des Postwesens in den Hohenzollernschen Landen.*)

Nach archivalischen Quellen bearbeitet vom Ober-Postpraktikanten Thele in Berlin.

Die Hohenzollernschen Lande umfassen das Gebiet der im Jahre 1850 durch Staatsvertrag mit Preußen vereinigten Fürstentümer Hohenzollern-Sigmaringen und Hohenzollern-Hechingen und bilden den dem Ober-Präsidium der Rheinprovinz unterstellten preußischen Regierungsbezirk Sigmaringen. Sie sind der am weitesten nach Süden gelegene Teil der Preußischen Monarchie und stellen einen etwa 120 km langen Landstreifen von geringer Breite dar, der sich von der Bodenseegegend nach dem Neckartal und dem Schwarzwald zu erstreckt und im Nordwesten, Norden und Osten vom Königreiche Württemberg, im Süden und Südwesten vom Großherzogtum Baden begrenzt wird. Durch den Schwäbischen Jura, in jener Gegend die Rauhe Alb genannt, wird das Land in zwei Hälften geteilt, von denen die südliche, das Oberland, zum Stromgebiete der Donau, die nördliche, das Unterland, zu dem des Rheins gehört.

Das durch hervorragende Naturschönheiten ausgezeichnete Land, dessen zahlreiche Burgen und Schlösser auf eine reiche geschichtliche Vergangenheit hinweisen, ist für jeden Deutschen schon deshalb von besonderem Interesse,

*) Quellen:

a) Archivalien: Akten des Königlichen Staatsarchivs in Sigmaringen, des Fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg und des Archivs des Reichs-Postamts.

b) Literatur: Egler, Chronik der Stadt Hechingen; Kessler, Beschreibung der Hohenzollernschen Lande; Weber, Post und Telegraphie in Württemberg; Scholl, Das württembergische Postwesen; Meyer, Sammlung württembergischer Postgesetze; Archiv für Post und Telegraphie, Jahrgang 1894.

weil es unseres Kaiserhauses Stammland ist, von dem aus der hohenzollernsche Aar seinen Flug »vom Fels zum Meer« genommen hat. Geschichtlich zerfällt Hohenzollern in die ehemalige Grafschaft Zollern mit der Stadt Hechingen und dem unweit davon gelegenen Stammsitze, der Burg Hohenzollern, und die ehemalige Grafschaft Sigmaringen mit der Grafschaft Veringen und den Herrschaften Haigerloch und Wehrstein.*) Die Grafen von Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen wurden 1623 in den Reichsfürstenstand erhoben. Aus beiden Linien ist eine große Reihe tüchtiger Feldherren und bedeutender Staatsmänner hervorgegangen, die unserm Vaterland im Krieg und Frieden ausgezeichnete Dienste geleistet haben. Mit dem Fürsten Friedrich Wilhelm Constantin starb im Jahre 1869 die Hechinger Linie aus. Der Hausbesitz fiel an Hohenzollern-Sigmaringen. Seitdem führt diese Linie nur noch den Namen »von Hohenzollern«.

Das Postwesen in Hohenzollern-Hechingen bis 1829.

Die Hauptstadt der zollerischen Stammgrafschaft, Hechingen, wird bereits im Jahre 786 urkundlich erwähnt, und es kann als erwiesen gelten, daß sie schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts Stadtrechte besaß. Ihre Lage an der belebten Schweizerstraße, die von Stuttgart über Tübingen durch die Grafschaft Hohenzollern-Hechingen weiter über Balingen, Tuttlingen nach Schaffhausen führte, und die vielseitigen Beziehungen der gräflichen Herrschaft brachten schon frühzeitig einen regen Verkehr mit sich, der insbesondere auch durch die bereits um das Jahr 1500 in hoher Blüte stehende Leinen- und Wollzeugweberei gefördert wurde. Als Vermittler des Verkehrs dienten die Metzger**) sowie besondere städtische und herrschaftliche Boten. In einem Dekrete des Grafen Johann Georg von Hohenzollern-Hechingen vom 20. April 1605 ist von den Metzgerposten als einer feststehenden Einrichtung die Rede. Wie aus dieser im Königlichen Staatsarchiv in Sigmaringen befindlichen Urkunde hervorgeht, müssen die den Metzgern auferlegten Leistungen ziemlich umfangreich gewesen sein und oft zu Streitigkeiten geführt haben. Mehrere Metzger hatten sich ihren Verpflichtungen dadurch zu entziehen versucht, daß sie ihr Handwerk aufgaben, wogegen der Graf in dem obenbezeichneten Dekret einschritt, weil »dardurch der gemaine nutzent wenig gefördert auch unsere Burgerschaft der Statt Hechingen und andere unserer underthanen mit fleisch nit noturftiglich versehen würdt«. Nach der Chronik der Stadt Hechingen bestanden die Metzgerposten noch das ganze 17. Jahrhundert hindurch, sie sind aber auch noch im 18. nachweisbar. Im Jahre 1689 erhielten die Metzger für das Pferd und den Tag 20 Kreuzer, für den Mann 10 Kreuzer. Ein Metzger, der seiner Verpflichtung nicht nachkam, hatte an die herrschaftliche Kasse 10 Pfund Heller (1 Pfund Heller = 40 Kreuzer) als Strafe zu zahlen. Die von der Stadt angestellten Boten hießen »Postjungen«. Sie wurden vereidigt, führten das Posthorn und erhielten einen bestimmten Lohn.

*) Die Herrschaften Haigerloch und Wehrstein fielen nach dem Tode des letzten Grafen von Hohenzollern-Haigerloch, Karl, gest. 1634, an Hohenzollern-Sigmaringen.

**) Im benachbarten Württemberg bestanden schon im 16. Jahrhundert zahlreiche Metzgerpoststationen, so auch in den unweit Hechingen gelegenen Städten Tübingen und Balingen. Die Metzger waren durch ihr Gewerbe gezwungen, Pferde zu halten, mit denen sie in die Umgegend zum Viehеinkauf fuhren. Man bediente sich ihrer daher häufig zur Besorgung von Briefen. Später wurden die Zünfte der Metzger durch die Metzgerordnungen verpflichtet, die Briefe zu befördern. Die Mitglieder der Zünfte mußten zu diesem Zwecke eine bestimmte Anzahl Pferde halten. Diese Einrichtungen nannte man Metzgerpoststationen. Eine solche Station befand sich auch in Hechingen und anderen hohenzollernschen Orten.

Das Reichs-Postwesen war in dieser Zeit noch nicht bis Hohenzollern vorgedrungen. Die der Stadt Hechingen am nächsten gelegene kaiserliche Poststation befand sich in dem 6 Meilen entfernten Orte Cannstatt. Dieses Postamt war bereits bei der Errichtung des großen niederländisch-italienischen Reitpostkurses im 16. Jahrhundert eingerichtet worden und wurde auch von der fürstlichen Herrschaft in Hechingen zur Beförderung der Briefschaften nach den weiter entlegenen Gegenden benutzt. Darüber gibt uns ein Schreiben eines hohenzollernschen Beamten aus Regensburg vom Jahre 1668 Aufschluß, in dem der Absender beim fürstlichen Hofmeister Stengel in Hechingen Beschwerde führt, daß das kaiserliche Postamt zu Cannstatt die Briefe für die Regierung in Hechingen zurückgeschickt habe, weil auf dem Postamt »ein großer alter Postgeldsrest sei«.

Die kriegerischen Ereignisse gegen Ende des 17. Jahrhunderts und das Vordringen der Franzosen gefährdeten im hohen Maße die im Westen des Reichs bestehenden Postkurse und machten zum Teil deren Verlegung nötig. In dieser Zeit ließ Kaiser Leopold I. zur Vermittlung des Briefverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz das Postamt in Schaffhausen errichten, das sehr bald der Mittelpunkt zahlreicher Postkurse wurde. Zu diesen gehörte auch die wöchentlich zweimal verkehrende Reitpost aus den Niederlanden über Frankfurt (Main), Cannstatt, Tübingen, Tuttlingen, Schaffhausen nach Bern, die durch den am 11. August 1694 zwischen dem Berner Postmeister Beatus Fischer und dem Bevollmächtigten des Fürsten Eugen Alexander von Thurn und Taxis, Postmeister Jean Bors in Roermonde, abgeschlossenen Vertrag eingerichtet wurde und auf dem Wege von Tübingen nach Tuttlingen das Fürstentum Hohenzollern-Hechingen durchquerte. Die Beförderungsdauer betrug auf der rund 800 km langen Strecke von den Niederlanden bis nach Bern 7 bis 8 Tage. Der Vertrag trat an die Stelle einiger schon früher getroffener vorläufiger Abkommen, und es steht fest, daß bereits im Jahre 1691 durch den in der Postgeschichte vielfach genannten Ulmer Postmeister Bernhard Pichelmayer ein Reitpostkurs von Schaffhausen über Tuttlingen, Balingen, Tübingen, Waldenbuch, Stuttgart nach Cannstatt angelegt wurde, der wohl der Vorläufer des im Vertrage von 1694 festgesetzten Kurses ist, aber wieder in Verfall kam.*)

Wie ängstlich der Fürst von Thurn und Taxis darauf bedacht war, jeden Wettbewerb in der Briefbeförderung auf dem niederländisch-schweizerischen Kurse fernzuhalten, ergibt sich aus folgendem Vorgange. Durch eine Bekanntmachung »gegeben in der Postherberg zur Krone in Schaffhausen am Montag, den 18. Februarij 1697« machte der Kronenwirt bekannt, daß zur bequemeren Beförderung der reisenden Personen sowie der schweren Sachen und Pakete alle 10 Tage eine Landkutsche über (Hechingen)–Tübingen–Stuttgart–Heilbronn nach Frankfurt (Main) verkehren solle. »Als Fuhrlohn solle jede Person bezahlen 10 Thaler und was jede Person über 15 in 20 Pfund, so franco gelassen, weiteres an Hardés**) oder anderen Sachen mit sich führet, bezahlt sie von jedem Pfund absonderlich 4 Kr.«. In dieser nützlichen Einrichtung erblickte der Fürst von Thurn und Taxis eine Gefahr für die Einträglichkeit seiner Reitpost. Unterm

*) Die Hechinger Chronik berichtet, daß im Jahre 1692 ein kaiserliches Postamt in Hechingen eingerichtet worden sei, und daß die Wirtschaft »zur Krone« als Posthaus gedient habe. Die Postpferde hätten die Metzger gestellt. Letztes beweist, daß es sich nur um eine vorübergehende Einrichtung gehandelt haben kann, sonst wäre ein kaiserlicher Posthalter ernannt worden. Im übrigen scheint auch der 1694 angelegte Kurs auf der Strecke Stuttgart-Schaffhausen zeitweise unterbrochen gewesen zu sein, denn im Jahre 1703 wurde er auf Befehl des General-Postmeisters durch den Cannstatter Postmeister Johann Casper aufs neue errichtet.

**) Reisegepäck, Kleidungstücke.



1. April 1697 berichtete er an den Kaiser über die Schädlichkeit der Schaffhauser Landkutsche und erwirkte ein Verbot, wodurch die neue Einrichtung untersagt wurde. Dem Fürsten von Hohenzollern-Hechingen ging bei dieser Gelegenheit der nachstehende kaiserliche Erlaß zu:

»Leopold von Gottesgnaden Erwählter Römischer Kayser zu allen Zeiten Mehrer des Reichs.

Hochgebohrener Oheimb, Fürst und Lieber Getreuer.

Welchergestalt bey Unß der Hochgebohrener Eügenius Alexander, Fürst zu Thurn und Taxis, Graf zu Valsassina Unser Erb General Postmeister im Reich und Niderlanden, auch lieber Oheimb und Fürst, Ritter des guldenen Vlüsses sich beschwehret, wie daß man von Schaffhausen aus, ohne Zweifel auf antrieb dortigen Burgers und Kronenwirts eine ordinari alsogenannte Landgutsche alle Zehntage nacher Unser- und des heyl. R. Reichs Statt Frankfurt- und wider gleicher zurück anzuordnen sich unterfangen, und am 24. Februarij negsthin der Anfang damit gemacht worden seye umb infolglich das ganze jahr hindurch von Zehn zu Zehn tagen ordentlich also damit zu continuiren; Mit gehorsambster bitt, wir derowegen hierunter an diejenige Reichs Stände, welche dieses Fahrwerk betretten muß, Unsere nachdrückliche Kays. Verordnung ergehen zu lassen, geruheten, daß ist aus nebengehender abschrift mit mehrerem zu ersehen. Wie Wir nun diesem Unsrem Kays. Reichs Post Regali sehr praejudicir- und schädlichem Fahrwerck in alle wege begegnet und selbiges aufgehebt wissen wollen; Alß gesinnen an Dr. Ld. hiermit gnädigst, Sie wolle sothanen Frembden anmaßenden Fahrwerck durch dero Fürstenthumb und Lande keinen Durchpaß gestatten, noch vorschub oder beförderung verschaffen, sondern dagegen auf anhalten Unserer Kays. Postämbter Unseren Kays. Postpatenten gemees, ihnen mit würcklicher execution an Hand gehen. An deme beschieht Unß von Dr. Ld. Unser gnädigstes gefallen, und Wir seynd deroselben mit Kayserl. Gnaden und allem guten wohl beygethan. Geben zu Laxenburg den neünten May anno 1697, Unserer Reiche des Römischen im 39. des Hungarischen im 42. und des Böheimbischen im 41.

Leopold.« (Eigenhändige Unterschrift).

»Dem Hochgebohrenen unserem Oheimb des Reichs Erbkämmerern und Lieben getrewen Friedrich Wilhelm, Fürsten zu Hohenzollern und Graffen zu Sigmaringen«*)

(Postvermerk). »Gegen recepisse«.

Der erwähnte Reitpostkurs von Stuttgart nach Schaffhausen brachte dem Fürsten von Hohenzollern-Hechingen nur wenig Nutzen. Er führte, von Tübingen her kommend, bei der sogenannten Wüsten Mühle (jetzigen Friedrich-

*) Nach den hausgesetzlichen Bestimmungen des Grafen Karl I. von Hohenzollern vom 24. Januar 1575 sollten sich alle seine Söhne und deren Nachkommen Grave von Hohenzollern, Sigmaringen und Veringen, Herren zu Haigerloch und Wehrstein nennen. Karl I. ist der Stammvater der gräflichen und fürstlichen hohenzollernschen Linien. Hieraus erklärt sich die obige Bezeichnung »Graffen zu Sigmaringen«.

straße, einer Vorstadt von Hechingen) über die Starzelbrücke an der Residenzstadt Hechingen vorbei nach Balingen. Obwohl er auf einer mehrere Meilen langen Strecke sich auf hohenzollernschem Gebiete bewegte, war weder in Hechingen noch einem anderen hohenzollernschen Orte eine Poststation angelegt. Der Fürst war vielmehr genötigt, seine Briefe durch eigene Boten nach dem Postamt Cannstatt oder gar nach Schaffhausen bringen zu lassen. Dort wurden auch den Boten die mit den Posten eingegangenen Sendungen für die fürstliche Herrschaft ausgehändigt. Dieses Verfahren verteuerte den Briefverkehr und hatte zahlreiche Verzögerungen zur Folge. Der Briefverkehr des Fürsten muß um die Wende des 17. Jahrhunderts schon einen bedeutenden Umfang gehabt haben, denn unterm 26. Oktober 1700 ersuchte der Fürst den Fürsten von Thurn und Taxis, »ihm gegen erlag eines järlich leidentlich geld quanti des Specificirlich Postgeldts zu befreyen«. Taxis ging aber auf diesen Vorschlag nicht ein, obwohl der Antrag später damit begründet wurde, daß auch andere fürstliche Häuser im Genusse dieses Vorteils seien. Die Postgeldrechnungen der fürstlichen Regierung aus jener Zeit weisen Beträge bis zu 484 Gulden auf. Die Bezahlung sollte vierteljährlich erfolgen, die fürstliche Regierung blieb aber häufig, wiederholt sogar Jahre lang, im Rückstande, so daß die Reichspost sich schließlich veranlaßt sah, der Regierung anzukündigen, daß die Sendungen nur noch gegen Barzahlung des Portos befördert würden, wenn die alten Schulden nicht umgehend berichtigt würden. Das Reichspostporto war zu dieser Zeit verhältnismäßig gering. Die in den Postgeldrechnungen der Postämter Cannstatt und Schaffhausen am häufigsten vorkommenden Portobeträge sind 4, 6, 8, 10, 12 Kreuzer. Es sind in Rechnung gestellt für Briefe nach Wien, Berlin, Breslau, Cöln, Wetzlar, Dresden 8 Kr., für doppelte Schreiben nach Berlin, Wien, Metz 12 Kr., für kleine Pakete nach Berlin 1 fl. 40 Kr., nach Wetzlar 2 fl. 36 Kr., nach Mailand 2 fl. 48 Kr., nach Nürnberg 20 Kr. Das einfache Briefgewicht war 1 Lot, die Portoberechnung ziemlich willkürlich und von dem Ermessen der Beamten abhängig, da es feste Taxen nur nach einzelnen größeren Orten gab. Das Paketgewicht war nach Unzen (2 Lot) abgestuft, für jede Gewichtstufe waren je nach der Entfernung 6 bis 16 Kr. zu bezahlen. Das Porto wurde nur für die Reichspostkurse erhoben, die meisten der obengenannten Beträge stellen daher nur einen Teil der gesamten Beförderungskosten dar. Als Grenzorte galten u. a. Frankfurt (Main), Nürnberg, Augsburg. Auch mit dem Zeitungsvertriebe befaßte sich damals schon die Reichspost. Nach einer Zeitungsgebührenrechnung des Postamts Schaffhausen hatte der hohenzollernsche Kanzler Paul Stengel für die in den Jahren 1709 und 1710 übersandte »wöchentliche Ordinari-Zeitung« 14 fl. zu bezahlen. Unterm 21. Februar 1717 schrieb der »Postofficier Johannes Chrysostomus« in Augsburg an den Kanzler, er habe gesehen, daß der Herr Kanzler posttäglich von Wien aus mit dem »Wiener Diario« versehen werde, wofür jedesmal 8 Kr. Porto an das Reichspostamt Cannstatt gezahlt werden müßten. Er erbiete sich, das Blatt für 18 fl. jährlich franko Cannstatt zu liefern. Gleichzeitig übersandte er Probenummern des »Londener Blättel« und des »Wiener Blättel«, die 20 und 16 fl. jährlich kosten sollten. Die Bezugszeit war halbjährig; im Falle der Einstellung des Bezugs mußte 1 Monat vor Ablauf der Bezugszeit gekündigt werden.

Im Jahre 1709 ging Herzog Eberhard Ludwig von Württemberg dazu über, in seinem Herzogtum ein eigenes Landespostwesen einzurichten. Er ernannte die Gebrüder Fischer aus Bern, die bereits als Verwalter der Postämter in Basel und Schaffhausen Erfahrung im Postwesen besaßen, zu Oberlandpostmeistern. Es wurden fünf große Postkurse durch Württemberg angelegt, und zwar als erster eine Fahrpost von Schaffhausen über Tuttlingen, Balingen, Hechingen, Tübingen, Stuttgart nach Heidelberg. Die Posthalter erhielten ein festes Jahres-

gehalt von 300 bis 600 fl. Die Station für Hechingen befand sich auf der Wüsten Mühle (Friedrichstraße). Gelegentlich der Einrichtung dieses Kurses fanden zwischen dem Herzog und dem Fürsten von Hohenzollern-Hechingen Verhandlungen wegen des Transits durch das hohenzollernsche Gebiet statt, in deren Folge der Herzog nachstehenden »Revers« ausstellte:

»Demnach zur Beförderung des Fürstl. Württemberg. Land Postwagens die Gelegenheit sich gefüget, daß ein dergleichen Post von Stuttgard auf Bahlingen und in die oberen Ämbter in dem Hochfstl. Hohenzoller. Heching. Territorio — und zwar auf der so genandten wüsten Mühlen, wir wollen auf keiner obligation, noch zu einem actu praejudiciali jurisdictionis territorialis, oder wie es immer Nahm haben möge, sondern einzig und allein aus hegender guter Nachparschaft zwischen Beeden Frstl. Häusern angelegt werden: Alß haben des regierenden Herrn Herzogen Eberhard Ludwiges von Württemberg hochfstl. Dl. gegenwärtigen Revers, daß solche Post in dem Frstl. Hohenzollern.-Hechingenschen Territorio auf obgemeldte Arth und Weiß und auß keiner anderen Absicht oder praetendirender Gefährung der frstl. hohenzollern-hechingenschen jurium établiret worden unter aigenhändger Unterschrift und vorgetrucktem frstl. Secret-Insiegel hiermit ertheilen wollen.

So geschehen Wildbad den 6. July 1709

Eberhard Ludwig.«

Am 16. Februar 1711 stellte der Herzog in der nämlichen Sache einen weiteren Revers aus, in dem es unter anderem heißt: »Demnach Wür, vermög Unß, Krafft Landesfürstlicher hoher Obrigkeit, wie andern Chur- und Fürsten des Kreiß, zukommenden Juris postarum provincialium bereits vor zwey Jahren ein Landpostwesen in Unserem Herzogthum und Landten eingerichtet und insonderheit einen Cours von hier über Bahlingen und Tuttlingen auf Schaffhausen angeordnet, auch weilen solcher ohne passirung der hochfürstl. hohenzollernschen Landten, auch ohne anordnung einer Poststation in der Wüsten Mühl, neben dem ohne das Jure Gentium erlaubten freyen Transitu durch dero Landen zu gestatten, dieselbe auch Unß in diesem Gesuch alle Willfährigkeit, Jedoch gegen deßwegen außzustellenden Revers erwiesen haben. Alß wird deroselben dieser hiermit gebendte Revers eingehändiget, und declarirt, daß solche Post Station Ihro Ld. an dero habenden Landesfrstl. hohen Regalien auf keine Weiß praejudicirlich seyn, noch von Unß oder Jemandt anders zu einiger consequenz gezogen werdten könne und solle.«

Der württembergische Landpostwagen auf dem Kurse Schaffhausen-Stuttgart-Heidelberg verkehrte wöchentlich zweimal und passierte Hechingen in der Richtung nach Stuttgart Montag nachmittag um 3 Uhr und Freitag nachmittag um 4 Uhr, in der Richtung nach Schaffhausen Dienstag früh um 6 Uhr und Freitag früh um 6 Uhr. Er diente zur Beförderung von Personen, Briefen und Paketen. Die Taxen waren genau festgelegt. Es kostete ein Brief von Hechingen

nach	Tübingen	einfach	2	Kr.,	jede	weitere	Unze	6	Kr.,
-	Stuttgart	-	4	-	-	-	-	10	-
-	Balingen	-	2	-	-	-	-	6	-
-	Schaffhausen	-	4	-	-	-	-	10	-

Das Personengeld betrug für jede Post (2 Meilen) 48 Kr. nebst 5 Kr. Postillionstrinkgeld. 25 Pfund Reisegepäck waren frei. Für Pakete mit »gemeinen Waren«, die über 10 Pfund wogen, waren für die Strecke Hechingen–Stuttgart $1^1/_2$ Kr., bei geringeren Entfernungen 1 Kr. Porto für das Pfund zu entrichten. Feine Waren kosteten das Doppelte. Für Wertsendungen (Contanti) waren für je 100 fl. Wert auf der Strecke Hechingen–Stuttgart 18 Kr. zu zahlen. Das Extrapostgeld belief sich für jede Post auf 1 fl. für das Pferd, 30 Kr. für die Chaise und 15 Kr. für den Postillion. Eine Estafette kostete für die Post 54 Kr., wozu noch ein Post-Speditionsgeld von 1 fl. 30 Kr. trat. Die Einlieferung der Briefe mußte spätestens eine Stunde vor Abgang der Post bewirkt sein.

Daß der Fürst von Thurn und Taxis nichts unversucht ließ, einen dem Reichspostwesen so gefährlichen Wettbewerb, wie ihn die württembergische Landespost darstellte, zu beseitigen, versteht sich von selbst. Er erwirkte bereits im Jahre 1709 ein kaiserliches Reskript, durch das die württembergischen Posteinrichtungen für null und nichtig erklärt und den schwäbischen Kreisständen befohlen wurde, den württembergischen Posten, die eine von »bösen Ratgebern eingegebene Neuerung und ein den Kommerzien höchst schädliches Projekt seien, den Durchgang durch ihr Gebiet nicht zu gestatten und noch weniger eine Poststation einrichten zu lassen, vielmehr diesem Werk alle mögliche Hindernuß und Hemmung zu machen«. Herzog Eberhard ließ sich dadurch nicht beirren und fuhr in der weiteren Ausgestaltung seines Landespostwesens fort. In einer umfangreichen Schrift, die den Titel führt »Gründlicher Bericht, was es mit des heiligen römischen Reiches Kurfürsten und Stände Post- und Botenwesen, insonderheit in dem löblichen Herzogthum Württemberg von Maximilian I bis auf gegenwärtige Zeit vor eine eigentliche Beschaffenheit gehabt und noch habe«, verteidigte er seinen Standpunkt. Es kam nun zu einem mehrjährigen erbitterten Streite zwischen dem Herzog und dem Fürsten von Thurn und Taxis. Im Jahre 1715 gab der Herzog, der ewigen Streitigkeiten müde, schließlich nach und hob die Landespost, die ihm auch in finanzieller Hinsicht schwere Enttäuschungen gebracht hatte, wieder auf. Die Landkutschen wurden an Unternehmer verpachtet, sie dienten fortan nur noch der Beförderung von Gütern und Reisenden. Pächter der Schaffhauser Landkutsche war der Handelsmann Reinöhl in Stuttgart. Mit Auflösung der württembergischen Landespost wurde auch der Stadt Hechingen ihre einzige Postverbindung wieder entzogen. Einen Ersatz erhielt sie nicht, denn der kaiserliche Postreiter von Stuttgart nahm nach wie vor seinen Weg über die Wüste Mühle, ohne in dem Weichbilde der Stadt anzuhalten. Die fürstliche Regierung war, wie vordem, genötigt, ihre Briefe nach dem nächstgelegenen Reichspostamt in Cannstatt befördern und dort abholen zu lassen. Dies geschah wöchentlich zweimal durch eigene Boten. Die damit verbundenen Kosten und Verzögerungen in der Briefbeförderung ließen bei der Regierung den Wunsch aufkommen, im Lande selbst eine kaiserliche Poststation zu besitzen. Unterm 27. April 1731 schrieb daher der Erbprinz Friedrich Ludwig, der für den erkrankten Fürsten Friedrich Wilhelm von Hohenzollern-Hechingen die Regierung führte, an den Fürsten von Thurn und Taxis wegen Errichtung einer Poststation auf der Wüsten Mühle. Das interessante Schriftstück, das in die damaligen Verkehrsverhältnisse einen guten Einblick gewährt, hat folgenden Wortlaut:

> »Ew. Liebden geben Wir hiermit freundlichst zu vernehmen, welcher gestalten Wir darinnen große incommodität haben, daß keine Posthalterey in Unserm Land angelegt ist, sondern man durch einen eigenen Botten die Woche 2 mahl die Briefe von Cannstatt holen lassen und dahin schicken muß, wodurch dann geschieht, daß Wir

die Brieffe erst am Donnerstag und Sonntag bekommen, welche Wir schon am Dienstag und Samstag haben könnten, mithin in denen wichtigsten und pressantesten Sachen wenigstens um einen Posttag aufgehalten werden, dahero schon öffters darauf gedacht haben, ob und wie etwan eine Post über die wüste Mühl ohne weder den lauff der ordinari Posten zu hindern, noch die Passagiers mit Umweg und größeren Kosten zu beschwehren, gerichtet werden könnte. Wenn nun nach beyliegendem Projekt das werk auf eine nicht nur ganz unschädliche sondern vielmehr Ew. löbl. Kays. und des Reichs Erb Post Ambt nützliche und bequeme Art eingerichtet werden kann; als sehen Wir zu Ew. Lbd. hochgeschätzte Freundschaft das gute Vertrauen ersuchen auch dienstfreundl. Dieselbe wolle geruhen, den Befehl an seine Behörde zu ertheilen, daß die An- und Einrichtung einer Posthalterey auf der wüsten Mühl nächst Hechingen ins Werk gesetzt werden möge, wobey Wir der Anstalt verfügen werden, daß nicht allein die Post mit guten Pferden, sondern auch die Passagiers mit guter Bedienung versehen werden sollen« usw.

In dem gleichzeitig übersandten »Projekt« war vorgeschlagen, die Posthalterei Dußlingen nach Tübingen zu verlegen und zwischen Tübingen und Balingen die neue Posthalterei auf der Wüsten Mühle einzuschalten. Der Weg von Waldenbuch nach Dußlingen sei ohnehin zu weit und beschwerlich, und in Tübingen sei die Station viel besser untergebracht als in Dußlingen. Die Station in Aldingen sei sehr schlecht versehen, »wie menniglich bekannt«, dafür könnte zwischen Balingen und Tuttlingen eine Station in Wellendingen oder Wilflingen angelegt werden. Bei dieser Einrichtung würde in der Bezahlung eine ganze Post gespart, auch würde der kaiserlichen Post durch den Hechinger ordinari Boten, der auch von Tübingen und den anderen Zwischenorten Briefe nach Stuttgart mitnehme, nicht mehr soviel Porto entzogen.

Der Fürst von Taxis erwiderte auf diesen guten Vorschlag, daß auch nach Einrichtung einer Station auf der Wüsten Mühle die aus der Schweiz, Italien, Augsburg und Ulm kommenden Briefe in Cannstatt abgeholt werden müßten (offenbar wegen des beschränkten Kartenschlußwechsels der Station auf der Wüsten Mühle), daß also eine Beschleunigung des Briefverkehrs nur im geringen Umfang eintreten würde, dagegen würde man in Württemberg sehr mißgestimmt sein, wenn gleichzeitig zwei württembergische Stationen (Dußlingen und Aldingen) aufgehoben würden, es sei sogar zu befürchten, daß Württemberg künftig den Transit verweigern werde. Unter diesen Umständen bedauere er, dem Wunsche der hohenzollernschen Regierung nicht entsprechen zu können. Wie berechtigt die Befürchtungen des Fürsten von Taxis waren, werden wir später sehen. Um dem dringendsten Bedürfnis abzuhelfen, richtete die hohenzollernsche Regierung in Hechingen eine Art Briefsammelstelle ein, indem sie anordnete, daß die Einwohnerschaft alle abzusendenden Briefe bei dem Stadtschultheißen (Marmon) abgeben solle, der das Porto zu erheben, die Briefe in ein Register einzutragen und zusammen in einem Paket durch den »ordinari Pott« an das Postamt in Cannstatt einzusenden habe. Ebenso sollten alle ankommenden Briefe durch seine Hände gehen. Der Stadtschultheiß erhielt für jeden ankommenden und abgehenden Brief neben dem Porto 2 Kr.

In ihren weiteren Bestrebungen auf Erlangung einer Poststation wurde die Hechinger Regierung durch einen Reichs-Postbeamten, nämlich den Postsekretär v. Rahden in Cannstatt (später Postexpeditor, Posthalter und Postmeister in Dußlingen und Tübingen), sehr unterstützt. Unterm 20. Oktober 1732 schrieb v. Rahden an den hohenzollernschen Kammerrat, er habe besondere

Ursache zu der Annahme, daß jetzt gute Gelegenheit sei, die Poststation in Hechingen durchzusetzen. Der Fürst möge sofort an Taxis ein entsprechendes Schreiben richten, aber »ihn nicht decouvriren, daß er solchen Vorschlag gethan«. Am 23. Oktober 1732 ging darauf von Hechingen ein neues Gesuch an den Fürsten von Thurn und Taxis ab wegen Verlegung der Station von Dußlingen nach Tübingen und Einrichtung einer solchen in Hechingen. v. Rahden teilte mit, das Schreiben sei bei ihm durchgelaufen, und er zweifle nicht, daß die Sache gelingen werde, er bitte aber nochmals, alles sehr »caché« zu halten, damit die Posthalter in Waldenbuch und Dußlingen nichts erführen und es »redressierten«. Trotzdem ging bald darauf vom Fürsten von Taxis eine ablehnende Antwort ein, in der es hieß, daß die »Sache auf den anscheinenden Todesfall des dermahligen Expeditors in Tübingen und die allenfalls zu cassirende Poststation in Dußlingen« ankomme. Solange aber der liebe Gott noch dem Reinacher in Tübingen das Leben vergönne und der Dußlinger Posthalter sich nichts zu Schulden kommen lasse, könne man keine Änderung treffen. Kurz darauf starb der Expeditor Reinacher in Tübingen, und der Posthalter in Dußlingen wurde, anscheinend wegen vorgekommener Unregelmäßigkeiten, abgesetzt. Der Fürst von Hohenzollern-Hechingen erinnerte nunmehr den Fürsten von Taxis an sein Versprechen. Dieser sagte auch zu und teilte mit, daß die Station am 1. Januar 1733 auf der Wüsten Mühle in Tätigkeit treten werde. Unterdessen bewarben sich viele Hechinger Bürger um die Posthalterstelle; sie wurde schließlich dem hohenzollernschen Leutnant Philipp Heinrich Wölffing*) übertragen, nachdem er zuvor seine militärische Stellung aufgegeben hatte. Am 1. Januar 1733 wurde die Station eröffnet, leider mußte sie ihren Betrieb aber schon nach wenigen Tagen wieder einstellen, weil Württemberg sich der neuen Einrichtung widersetzte. Unterm 24. Januar 1733 teilte der Fürst von Thurn und Taxis dem Fürsten von Hohenzollern-Hechingen mit, der Herzog von Württemberg habe Besorgnis, daß die Poststationen in seinen Landen vermindert würden, und mache deshalb Schwierigkeiten, er habe aber bereits an ihn geschrieben und hoffe, daß der Herzog seinen Widerstand aufgeben werde. Diese Hoffnung erfüllte sich indes nicht. Der Postillion erhielt Befehl, bei der Wüsten Mühle ohne Aufenthalt vorbeizureiten; vom Jahre 1734 ab finden wir den Postexpeditor v. Rahden aus Tübingen als Posthalter in Dußlingen. Die Station war von Tübingen nach Dußlingen zurückverlegt, die des Leutnants Wölffing auf der Wüsten Mühle inzwischen eingegangen. Die »Briefspedition« in Tübingen hatte an Stelle des v. Rahden der Buchhändler Cotta erhalten. Cotta scheint an dem für den Fürsten von Hohenzollern ungünstigen Ausgange der Angelegenheit hauptsächlich schuld gewesen zu sein, denn schon am 12. März 1733 schrieb der Fürst an Taxis »ein unruhiger intriganter Buchführer namens Cotta in Tübingen sucht aus interessierten Absichten die Sache zu hintertreiben«. Auch v. Rahden äußerte sich in einem Schreiben an den hohenzollernschen Kanzler über Cotta in sehr abfälliger Weise. Unter anderem teilte er mit, Cotta habe durch »vieles Schmieren und Blicitieren es dahin gebracht (weil er mich von der Post in Tübingen abtreiben wollte), daß nach Verfließung eines Jahres mit der württ. Post wieder nach Dußlingen müssen und ihm die Briefspedition in Tübingen überlassen worden, ohnerachtet das erstere und neue Projekt hoch und niedrig gefallen«. Zweifellos wäre die Post in Tübingen von dem Postexpeditor v. Rahden viel besser versehen worden als von Cotta, der sich infolge

*) Wölffing bat, seine Leutnantstellung beibehalten zu dürfen, und berief sich darauf, daß auch anderwärts aktive Offiziere, die er namentlich anführte, den Dienst als Reichsposthalter versähen. Der Fürst von Hohenzollern lehnte aber sein Gesuch ab.

seiner häufigen Abwesenheit von Tübingen um den Dienst wenig kümmerte; v. Rahden war aber kein Württemberger*) und mußte daher Cotta weichen. Dieser besaß außerdem ausgezeichnete Beziehungen, denn im Jahre 1738 verwendete sich der Erbprinz Carl von Württemberg bei dem Fürsten von Thurn und Taxis persönlich für ihn.

Um der Regierung in Hechingen wenigstens einen kleinen Ersatz für die abgelehnte Poststation zu bieten, ließ v. Rahden den Postillion auf dem Wege von Dußlingen nach Balingen durch die Stadt Hechingen reiten und die Briefe für die fürstliche Regierung in der dortigen Hofkanzlei abgeben. v. Rahden erhielt dafür ein Honorarium von 7 fl. 30 Kr. jährlich.

Mit der Beschaffenheit der Straßen scheint es damals im Hohenzollernschen schlecht bestellt gewesen zu sein, denn unterm 22. März 1736 schrieb von Rahden an die Regierung, es seien ihm vor 14 Tagen 2 Pferde und 1 Chaise »totaliter ruinirt« worden, und da nun der Postillion gezwungen gewesen sei, von der Poststraße abzuweichen, habe der hohenzollernsche Jäger die Post aufgehalten und mit Strafe bedroht, obwohl die Posten nach den vom Kaiser erlassenen Postpatenten sich den besten Weg suchen dürften, wenn die Straßen unbrauchbar seien.

Im Jahre 1738 machte der Fürst von Hohenzollern-Hechingen einen neuen Versuch, eine Poststation zu erlangen. Er schrieb an den Fürsten Anselm Franz von Thurn und Taxis und wies darauf hin, daß der Herzog von Lothringen, als »ältester in Militaribus kommandierender Reichs-Generalfeldmarschall« ihn unterm 22. März kraft kaiserlicher Gewalt zum kommandierenden General im Reich »substituiert« und ihm auch das »Oberkommando in den im Reich vorfallenden Militaribus inclusive der Festungen Philippsburg und Kehl aufzutragen beliebt«, was eine ausgedehnte Korrespondenz und zahlreiche Estafetten und Kurierversendungen zur Folge habe. Eine Poststation in Hechingen sei jetzt dringend erforderlich, auch wünsche er anderen Reichsfürsten gleichgestellt zu sein. Das betreffende Schreiben trägt die Unterschrift: »Von Gottes Gnaden, Friedrich Ludwig, Fürst zu Hohenzollern, Burggraf zu Nürnberg, Graf zu Sigmaringen und Vöhringen, Herr zu Haigerloch und Wöhrstein, des Heil. Röm. Reiches Erbkämmerer, der Röm. Kays. Majestät und des Heil. Röm. Reiches General der Kavallerie, Kommandirender General im Heil. Röm. Reich und würklicher Obrister über ein Kays. Regiment Cuirassiers.« Durch die von der sonstigen Gepflogenheit abweichende Anführung seiner sämtlichen Titel und Würden wollte der Fürst offenbar seinem Ersuchen einen gewissen Nachdruck verleihen. Der Fürst von Taxis erklärte sich in seinem Erwiderungschreiben bereit, dem Wunsche des Fürsten von Hohenzollern-Hechingen zu willfahren, indem er zugleich versicherte, daß er »des Heiligen Römischen Reichs Hohen Ständen gerne alle Gemächlichkeit« wolle zuteil werden lassen. Er habe bereits dem Ober-Postamt in Augsburg wegen Errichtung der Station die nötigen Befehle gegeben und bitte, dem neu anzunehmenden Posthalter »die gewöhnliche Befreyung in particulari jedesmal angedeihen und dem Kays. Postregali überhaupt allen Vorschub leisten zu lassen«. Der Fürst von Hohenzollern-Hechingen bedankte sich darauf für das bewiesene Entgegenkommen und bat, einen Hechinger Bürger für den Posthalterposten vorschlagen zu dürfen, weil ein in Hechingen begüterter Mann als Posthalter besser bestehen

*) Altem Herkommen gemäß sollte der Fürst von Thurn und Taxis in Württemberg nur Landeskinder als Postbeamte anstellen, er setzte sich aber häufig über diese Verpflichtung hinweg, woraus dann öfters Streitigkeiten mit der Regierung entstanden.

und »über die zu haltenden Pferdte mit hiesigen Metzgern, welche nach der observanz Pferdte zu halten schuldig sind, sich am leichtesten also verstehen könnte, daß wenn auch jezuweilen auf einmahl starke Ritte vorfallen sollten, die Passagiers allezeit ohne Anstand wohl befördert würden«. Ferner ersuchte der Fürst, die Station auf der Wüsten Mühle (Friedrichstraße) anzulegen, weil »solches die ord. Landstraße ist und hier a portée lieget (2 Büchsenschuß)«. Dem Posthalter solle alle Befreiung, wie sie sonst im Reiche üblich sei, zuteil werden. Inzwischen wurden Ermittlungen nach einem geeigneten Posthalter angestellt. Daß die Stellung als Posthalter in damaliger Zeit ziemlich einträglich gewesen sein muß, ist daraus zu entnehmen, daß von den zahlreichen Bewerbern mehrere sich erboten, im Falle der Übertragung der Posthalterei an den Fürsten jährlich 150 bis 230 fl. zu zahlen, wofür sie sich allerdings ausbedangen, selbst in den Wein fahren zu dürfen, d. h. den Bedarf an Wein für die mit der Posthalterei verbundene Wirtschaft (Taverne) entgegen den in dieser Hinsicht bestehenden Beschränkungen zu beziehen, woher es ihnen beliebte.*) Während die Vorbereitungen zur Errichtung der Station schon getroffen wurden, setzte die württembergische Regierung alle Hebel in Bewegung, um das Zustandekommen der geplanten Poststation in Hechingen zu hintertreiben. Der Vormund und Administrator des jungen Herzogs von Württemberg, Karl Friedrich von Württemberg, Neuenstadt schrieb zunächst an Taxis, er sei im Begriff, die Straßen im ganzen Kreise instandsetzen zu lassen, bis dahin möge noch alles beim alten bleiben. In einem weiteren Schreiben wies er darauf hin, daß der Fürst von Thurn und Taxis als Großvater des jungen Herzogs**) doch nichts unternehmen könne, was seinem Enkel nachteilig sei. Als schließlich noch der Taxissche Gesandte am Kaiserlichen Hofe in Wien dem Fürsten von Taxis berichtete, der württembergische Bevollmächtigte wolle beim Kaiser gegen die Verlegung der Post ins hohenzollernsche Gebiet Beschwerde führen, und man werde auf württembergischer Seite nicht verabsäumen, dem jungen Herzoge »widrige Impressiones« gegen seinen Großvater, den Fürsten von Taxis, beizubringen, sah sich dieser wiederum in letzter Stunde genötigt, von der bereits zugesagten Errichtung der Poststation in Hechingen Abstand zu nehmen. Er teilte dem Fürsten von Hohenzollern-Hechingen mit, es müsse vorläufig alles in statu quo bleiben. Gleichzeitig übersandte er das württembergische Promemoria, in dem die Gründe, die gegen die Errichtung der Station in Hechingen sprachen, angeführt waren. Die Einleitung dieses Schriftstücks lautete:

> »Außer der General-Vermuthung, daß des Herrn Fürsten von Taxis Hochfstl. Durchlaucht die conservation des nützlichen Wohlstandes des Enkels, des Württ. Jungen Landesfürsten eines tertii geringen und auf eine weite Recherche ausgesetzten Commodo weit vorzuziehen geneigt seyn werden, so kommen bey dem werck noch die weiteren Inconvenientien vor.«

Als solche zählte das Promemoria auf:

1. durch die geplante Änderung würden die Posten von der mit großen Kosten angelegten Landstraße abgeleitet und über die Wiesen und Äcker der

*) Durch eine Verordnung vom Jahre 1728 wurde im Fürstentume die Weineinfuhr verboten und bestimmt, daß nur der von der Herrschaft bezogene Wein verkauft werden dürfe. Diese Verordnung erregte allseitiges Mißfallen und wurde im Jahre 1751 wieder aufgehoben.

**) Am 1. Mai 1727 hatte sich Herzog Karl Alexander von Württemberg mit einer Tochter des Fürsten Anselm Franz von Thurn und Taxis vermählt.

württembergischen Untertanen geführt, die ohnehin schon durch die benachbarten hohenzollernschen Jagen sehr belästigt würden,

2. die württembergischen Zölle und Gefälle sowie

3. die Zehnten und anderen Regalien würden geschmälert,

4. die durch die Poststraße dem Lande ohnehin schon erwachsenden Beschwerden würden noch vermehrt und

5. die mit den Stationen verbundenen Vorteile und Commercien würden vom Württembergischen ab und nach dem Hohenzollernschen gezogen.

Von allen diesen Einwänden hatte nur der letzte einen gewissen Schein der Berechtigung. Sie wurden denn auch von der fürstlichen Regierung durch nachfolgende »Refutatio« kräftigst widerlegt. Sie schrieb:

»ad introitum läßt man die vernünftige Welt judiciren, was das vor eine Zumuthung und ob der angezogene Nepotismus der Billigkeit ja gar dem Allerhöchsten Kays. und des Heil. Röm. Reichs hierunter versirenden Dienst und Interesse samt der natürlichen Beschaffenheit der Sach selbst und einer weit füglicheren posteinrichtung vorzuziehen seye, da man übrigens obwohlen es doch nicht ist, schon sowohl als andere befugt wäre, dadurch ein commodum in territorio suo zu suchen.

ad 1 mum befindet sich ganz anderst. Denn wenn die Poststation auf die sog. wüste Mühle (Friedrichstraße) verlegt würde, so ligt und bleibt sie auf der ordentl. Landstraße nach der Schweitz, welche notorisch in ipsissimo loco über die Brücken und den Fluß Starzel passiren muß und nicht anderst passiren kann, auch dato dort passirt und von jeher dort passirt ist; mithin ligt der ungrund von selbsten zu tag. Da übrigens der hac occasione gantz ohnanständig angezogene wildschaden ohnerweißlich ist, massen alle um diese land Straß liegende Württ. Güter nicht in dem Zollerischen sondern Württembergischen Forst liegen und sie das wild sehr wohl dünner zu machen wissen,

ad 2 dum fällt durch obiges hinweg,

ad 3 tium hat wenig apparence als connexion mit solcher Poststation,

ad 4 tum cessat durch obige Beweise,

ad 5 tum ist introitu selbsten das commodum gantz klein gemacht und wäre erst billig, daß ein gleicher Reichsstand auch gleiche Vortheile genösse, massen da jener soviele Poststationen in ihrem Territorio diesem wohl auch eine eintzige gegönnt werden solle.

Finaliter würde der Weg, wenn nicht abgekürtzt, so doch viel besser eingeteilt sein.«

Diese so treffenden Ausführungen der hohenzollernschen Regierung blieben wirkungslos. Am 12. Dezember 1738 teilte Taxis der Regierung mit, daß er vorläufig mit Rücksicht auf den von Württemberg in Wien erhobenen Protest von der Einrichtung der Poststation im Hechingenschen absehen müsse.

Trotz ihrer vielen Mißerfolge gab die hohenzollern-hechingensche Regierung ihre Bemühungen um Erlangung einer Poststation nicht auf. Sie schrieb in den folgenden Jahren wiederholt an den Fürsten von Taxis, ohne indes angesichts des Widerstandes Württembergs etwas zu erreichen. Inzwischen war die Poststation von Dußlingen wieder nach Tübingen verlegt worden. Der Postillion war daher genötigt, die über 5 Meilen lange Strecke von Tübingen nach Balingen ohne Pferdewechsel zurückzulegen. Dies führte zu fortwährenden Be-

schwerden der Posthalter von Tübingen und Balingen, deren Pferde durch diese großen Leistungen überanstrengt wurden. Es hätte nun nichts näher gelegen, als durch Einrichtung einer Station in Hechingen die Strecke zu teilen. Württemberg verlangte aber, die Station sollte in dem 1 Stunde von Hechingen entfernten württembergischen Dorfe Bodelshausen eingerichtet werden, obwohl dieser kleine Ort die Vorbedingungen für eine Poststation keineswegs erfüllte. Glücklicherweise lehnte der Fürst von Taxis dies aber ab. In einem Schreiben an den Fürsten von Hohenzollern-Hechingen erklärte er, er beabsichtige nach wie vor, in Hechingen eine Station anzulegen, nach Bodelshausen komme sie auf keinen Fall, denn dann würde Hechingen niemals Aussicht haben, eine solche zu erlangen. Der Briefverkehr der Hechinger Regierung und Einwohnerschaft wurde in der alt hergebrachten Weise durch Boten und Metzger weiterbesorgt. Diese führten dabei häufig das Posthorn, worüber sich der Tübinger Reichspostmeister wiederholt beschwerte. In einer dieser Beschwerdeschriften ist gesagt, daß kein Tag vergehe, an dem nicht Hechinger Metzger mit dem Posthorn an seinem Quartier vorbeiführen. Im Jahre 1755 gab endlich Württemberg seinen Widerstand gegen die Einrichtung einer Poststation in Hechingen auf. Am 27. Dezember 1755 schrieb Fürst Alexander von Thurn und Taxis an den Fürsten Josef Friedrich von Hohenzollern-Hechingen, es gereiche ihm zur wahren Freude, nunmehr eine Station in Hechingen anlegen zu können; er habe bereits den Ober-Postämtern in Augsburg und Ulm die nötige Anweisung gegeben. Der Fürst möge ein »tauglich und wohlbegütertes Subjectum« als Posthalter vorschlagen. Durch Patent vom 1. September 1756 wurde der Hechinger Bürger Josef Blumenstetter zum Posthalter ernannt. Am 1. Oktober 1756 wurde die Station durch den Postmeister Mitler aus Cannstatt in Betrieb gesetzt, nachdem der Fürst noch eine Reihe Wegeverbesserungen, insbesondere der Straßen nach Tübingen und Balingen, hatte vornehmen und »die Staig*) auf eine ganz besonders dauerhaffte und bequemliche Arth neu hatte anlegen lassen«. Durch die wöchentlich zweimal verkehrende Reitpost von Stuttgart nach Schaffhausen und umgekehrt hatte die neue Station Anschluß an das allgemeine Postennetz. Regelmäßige fahrende Posten gab es zu der Zeit auf dem Kurse Stuttgart–Schaffhausen noch nicht, der Reiseverkehr wickelte sich mittels Extraposten ab. Das Porto wurde nach der alten Reichsposttaxe erhoben. Im Jahre 1769 erteilte der Fürst von Thurn und Taxis den vier Kindern des Posthalters Blumenstetter eine »Expectanz« auf die Posthalterstelle, d. h. er sicherte ihnen durch ein Expektanzdekret das Recht der Nachfolge auf dem Posthalterposten zu. Das am meisten für das Postwesen sich eignende Kind sollte dem Vater nachfolgen. Bei der fürstlichen Regierung fand der Posthalter alle denkbare Unterstützung. Durch einen besonderen Erlaß wurden die Lohnkutscher, Metzger und Fuhrleute nochmals auf die Verpflichtung hingewiesen, dem Posthalter, wenn die von ihm gehaltene Pferdezahl nicht ausreichte, mit Pferden auszuhelfen. Sie erhielten für jedes Mietpferd für die Station 45 Kr. Das Futter wurde vom Posthalter geliefert. Der Posthalfer Blumenstetter starb im Jahre 1783. Er wird als ein braver, rechtlicher Mann geschildert, der das Postwesen gut versehen habe. Die Poststation wurde seiner ältesten Tochter Maximiliana, verheirateten Pfister, übertragen. Deren sieben Kinder erhielten wiederum eine Expektanz auf die Posthalterstelle. Zur Unterstützung der Posthalterin in den Postdienstgeschäften wurde ihr im Jahre 1784 der Postschreiber Le Prêtre aus Meßkirch zugeteilt. Gelegentlich dessen Versetzung nach Hechingen schrieb der Ober-Postmeister in Augsburg an den Postverwalter in Meß-

*) Die Staig verbindet die Hechinger Oberstadt mit der Unterstadt. Sie ist eine Straße von sehr starker Steigung und für Fuhrwerk äußerst beschwerlich.

kirch: »Den Hechinger Postgehilfen le Prêtre halte ich für ein geschicktes Möbel, daß es aber lutherisch, dies ist mir nur halb recht. Doch weil unser metier bloß ein zeitliches und politisches, mit der Religion nichts gemein habendes ist, auch da man seitens der Hechinger Regierung selbst den Menschen dulden will und derselbe freilich geschickter als sonst Jemand in Hechingen zum Dienst sein wird, so mag man es mit Ihrem le Prêtre gelten lassen.« Im Jahre 1796 wurde le Prêtre infolge Übernahme der Postdienstgeschäfte durch den erwachsenen Sohn der Posthalterin in Hechingen überflüssig und nach Württemberg versetzt.

Die lebhaften Verkehrsbeziehungen der Hechinger Einwohnerschaft mit dem württembergischen Oberlande, besonders der Gegend von Riedlingen und Ulm, hatten bei der Regierung zu Hechingen den Wunsch aufkommen lassen, mit jener Gegend durch einen Postkurs in Verbindung gesetzt zu werden. Bereits bei den Verhandlungen über die Einrichtung der Poststation hatte die Regierung vorgeschlagen, von Hechingen aus einen Kurs über Gammertingen nach Riedlingen anzulegen und ihn in der anderen Richtung über die Reichsstädte Rottenburg a. Neckar, Weil der Stadt nach Pforzheim weiterzuführen. Dadurch würde nicht nur eine gute Verbindung zwischen den beiden Hauptpostlinien Schaffhausen-Hechingen-Stuttgart und Schaffhausen-Riedlingen-Ulm geschaffen, sondern auch eine bedeutende Beschleunigung des Briefverkehrs nach dem südlichen Württemberg und Bayern erzielt worden sein, der sonst auf den Umweg über Cannstatt angewiesen war. Nach Einrichtung der Station in Hechingen wurden die Verhandlungen in diesem Sinne weitergeführt. Der Plan wurde durch den Reichsfreiherrn von Spaeth, dessen Herrschaft Gammertingen noch keine Postverbindung besaß, lebhaft unterstützt. Der Fürst von Thurn und Taxis lehnte aber die Einrichtung ab, weil ihm der Kurs von Hechingen über Gammertingen nach Riedlingen eine jährliche Ausgabe von mindestens 450 fl. verursachen würde, der keine genügenden Einnahmen gegenüberständen. Im Jahre 1776 fand er sich schließlich bereit, in Gammertingen eine Relaisstation für den Extrapostverkehr auf der Straße von Hechingen nach Riedlingen einzurichten, die sich aber nicht mit der Annahme von Briefen befaßte.

Wie bereits oben erwähnt, waren bei der Aufhebung der württembergischen Landespost im Jahre 1715 einige Landkutschen, darunter auch die von Stuttgart über Tübingen, Hechingen nach Schaffhausen, bestehen geblieben. Durch Vertrag vom 13. November 1775 überließ Württemberg diese Landkutschen pachtweise dem Fürsten von Thurn und Taxis gegen Zahlung einer jährlichen Entschädigung von 800 fl. auf die Dauer von 30 Jahren. In dem Vertrage verpflichtete sich Taxis auch, auf der Strecke Stuttgart-Schaffhausen wöchentlich eine oder zwei Geschwindkutschen verkehren zu lassen, mit Stationen in Waldenbuch, Tübingen, Balingen und Tuttlingen. Dadurch wurden die Beförderungsgelegenheiten des Postamts in Hechingen wesentlich vermehrt.

Im Jahre 1777 wurde zwischen Stuttgart und Meersburg, der Residenz des Bischofs von Konstanz, ein wöchentlich zweimal verkehrender Reitpostkurs angelegt. Er berührte die Orte Waldenbuch, Tübingen, Hechingen, Ebingen, Meßkirch. Die Stadt Hechingen erhielt dadurch eine unmittelbare Verbindung mit dem Bodensee. Die württembergische Regierung versagte ihre Zustimmung zu dem geplanten Kurse, ehe Taxis nicht das Landkutschenwesen geordnet habe. Als dies geschehen war und Verhandlungen darüber gepflogen wurden, ob für den Kurs in dem freiherrlich von Spaethschen Gammertingen oder dem württembergischen Ebingen eine Station angelegt werden sollte, erhob sie gegen die erste Absicht energisch Einspruch. Die Station kam dann auch nach dem württembergischen Ebingen.

Gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts brach im Zusammenhange mit den französischen Revolutionskriegen über das Reichspostwesen in Süddeutschland eine unerwartete Katastrophe herein. Im Jahre 1796 drang die Rhein- und Moselarmee der Französischen Republik über den Rhein, schlug die Truppen des Schwäbischen Kreises bei Kehl und rückte über den Schwarzwald gegen die Österreicher vor. Auch das Fürstentum Hohenzollern-Hechingen war, ebenso wie Württemberg, zum Teil in den Händen der Franzosen. Diese bemächtigten sich in dem besetzten Gebiet auch des Postwesens. Zu dessen Verwaltung richtete der Regierungskommissär der Rhein- und Moselarmee Bürger Haußmann eine General- und Ober-Postdirektion ein, die dem Bürger Friedrich Cotta, einem einige Jahre zuvor nach Frankreich ausgewanderten Württemberger, übertragen wurde. Dieser nahm den pomphaften Titel »der Franken-Republik General- und Ober-Postdirektor in Teutschland« an und verkündete unterm 1. Fructidor IV (18. August 1796) in einem Erlasse die Beschlagnahme sämtlicher Reichsposten in den von den französischen Truppen besetzten Landen. Alle Postbeamten sollten sich schriftlich zur Diensttreue gegenüber der Republik verpflichten, die dreifarbige Kokarde am Hute tragen, alle anderen Abzeichen entfernen und sich Postbedienstete der Republik nennen. Von den Posthäusern sollten die Wappenschilde abgenommen, die Überschüsse der Postkassen an die Hauptkasse der Rhein- und Moselarmee eingesandt werden usw. Die französische Verwaltung der Reichsposten dauerte aber nur kurze Zeit, denn die Franzosen wurden bald durch den Erzherzog Karl aus Süddeutschland vertrieben. Cotta flüchtete vor den Siegern nach der Schweiz und lebte später in Straßburg. Der Schwager des Cotta war der Postverwalter Wölfing in Tübingen. Nach einem Berichte des Reichs-Ober-Postamts in Augsburg hatte sich dieser des Landesverrats schuldig gemacht, indem er sein Amt im Stich gelassen, seiner Frau die Verwaltung übertragen und sich nach Stuttgart begeben habe, um dem Cotta bei der Verwaltung des Postwesens für französische Rechnung zu helfen. Die Verfügungen des Cotta rührten von der Hand des Wölfing her, auch soll er Cotta bei dessen späterer Flucht behilflich gewesen sein. Sonderbarerweise wurde Wölfing im Amte belassen. Wie übel den Reichsposthaltern von den Franzosen mitgespielt wurde, geht aus einem Berichte der Posthalterin Schmid in Gammertingen vom 26. Oktober 1798 hervor. Sie schrieb, der Durchzug der Franzosen habe ihr einen Schaden von über 2000 fl. verursacht. Die Franzosen hätten ihr 4 Faß Wein, 2 der besten Pferde, 15 Scheffel Hafer, 3 starke Wagen Heu, Silber, Betten, Weißzeug, Leinwand, Kleider und bares Geld weggenommen.

Der Reichspost stand aber noch Schlimmeres bevor. Die Rheinbundsakte machte dem Deutschen Reiche im Jahre 1806 ein Ende. Um der drohenden Mediatisierung zu entgehen, traten die Fürsten von Hohenzollern-Hechingen und Sigmaringen notgedrungen dem Rheinbunde bei. Nach der am 12. Juli 1806 zu Paris geschlossenen Konföderationsakte erhielten beide volle Souveränität. In Württemberg hatte sich schon bei Beginn des Jahres 1806 eine Umwälzung vollzogen, indem Kurfürst Friedrich die Königswürde angenommen hatte. Wenige Tage zuvor hatte er die Besitznahme der in seinen Landen befindlichen Posten durch den Staat, die Beschlagnahme der Kassen usw. angeordnet. Die Postämter hatten die Bezeichnung »Königliches Postamt« erhalten, das Taxissche Wappen an den Posthäusern war durch das Königlich Württembergische ersetzt worden. Die Reichspost hatte in Württemberg aufgehört zu bestehen. Das Postwesen im Fürstentume Hohenzollern-Hechingen kam dadurch in eine schwierige Lage. Im Hinblick auf die gespannten Beziehungen zwischen Württemberg und Taxis und die Abhängigkeit sämtlicher Postverbindungen des Fürstentums vom benachbarten Württemberg mußte es fraglich erscheinen, ob die Aufrechterhaltung der Taxisschen Post in Hechingen

den Interessen des Landes entsprach. Die Regierung schritt daher zu einer Neuregelung des Postwesens auch in ihren Landen und scheint auf den Gedanken gekommen zu sein, eine eigene hohenzollernsche Landespost einzurichten, sich also sowohl von Taxis als auch von Württemberg unabhängig zu machen. Unterm 14. August 1806 berichtete der Reichsposthalter Pfister in Hechingen an das Ober-Postamt in Augsburg, am 13. August 9 Uhr abends sei auf mündlichen Befehl der fürstlichen Regierung das Reichswappen an dem Posthaus und den Röcken der Postillione abgenommen und ihm befohlen worden, künftig statt des Reichs-Postsiegels ein außergewöhnliches Petschaft anzuwenden und nur noch die unbestimmte Unterschrift »Postexpedition« oder »Posthalterei« zu gebrauchen. Am 18. August berichtete er weiter, der Geheime Rat Brodorotti und der Hofrat Baur hätten die Postbücher gefordert und versucht, einen Etat über den Postertrag aufzustellen, und am 14. September teilte er dem Ober-Postamt mit, die Regierung habe verfügt, daß die Posteinnahmen bis auf weiteres aufbewahrt und niemandem abgeliefert werden sollten. Dem Vernehmen nach würden die Postknechte ihre bisherigen Poströcke mit weißgrauen, schwarz aufgeschlagenen wechseln müssen (d. s. die hohenzollernschen und preußischen Farben). Inzwischen bemühte sich die Taxissche Verwaltung in dieser für das fürstliche Haus Taxis kritischen Zeit, wo es sich darum handelte, nach der Auflösung des Reichs und dem Verluste des Reichspostregals in den einzelnen deutschen Staaten den Betrieb der Landespost zu erlangen, bei der hohenzollernschen Regierung um Erhaltung des alten Besitzstandes. Der General-Postdirektor v. Vrints-Berberich war bereits während seines Aufenthalts in Paris bei dem Fürsten von Hohenzollern-Hechingen in diesem Sinne vorstellig geworden. Am 3. Oktober 1806 wandte er sich nun an den hohenzollernschen Regierungs-Präsidenten v. Frank mit der Bitte, dem Fürsten von Thurn und Taxis das Postwesen auf eine mit der Souveränität des Landesfürsten vereinbare Weise zu übertragen, wie dies der König von Bayern, der Großherzog von Baden und der Fürst-Primas von Deutschland bereits getan hätten. Die Regierung in Hechingen wäre auch bereit gewesen, mit Taxis auf der Grundlage der durch die Rheinbundsakte erlangten Souveränität in Verhandlungen einzutreten, wenn ihr nicht schon anderweit die Hände gebunden gewesen wären. Bald nach der Übernahme des eigenen Postwesens in Staatsbetrieb trat nämlich die württembergische Regierung mit dem Wunsche hervor, das Postwesen im Fürstentum Hohenzollern-Hechingen in ihre Verwaltung zu übernehmen. Diesem Anerbieten gegenüber konnte sich der Fürst von Hohenzollern-Hechingen um so weniger ablehnend verhalten, als Württemberg schroff erklärte, im Weigerungsfalle würden die Postverbindungen mit Hechingen abgebrochen und die dortige Post aufs Trockene gesetzt. Es machte auch bereits Anstalten, bei Bodelshausen eine Straße zur Umgehung des hohenzollern-hechingenschen Gebiets anzulegen, auch wurden keine Briefpakete für das Postamt in Hechingen mehr gefertigt. Diesen Gewaltmaßregeln*) mußte die hohenzollernsche Regierung sich fügen. Am 4./9. April 1807 wurde zwischen den beiden Regierungen ein Vertrag abgeschlossen, durch

*) Bei den staatlichen Umwälzungen im Jahre 1806 hatte es Württemberg auf die Erwerbung der beiden Fürstentümer Hohenzollern abgesehen. In Sigmaringen hatte der König von Württemberg schon sein Wappen am Rathaus anheften lassen. Von der Herrschaft Gammertingen nahm Württemberg tatsächlich vorübergehend Besitz. Unterm 17. Februar 1806 zeigte der Oberamtmann von Zwiefalten der württembergischen Regierung an, daß er den Posthalter Schmid in Gammertingen gegen Württemberg verpflichtet habe. Das Taxissche Wappen war am Posthaus abgenommen und durch das württembergische ersetzt worden. Dagegen erhob der Fürst von Thurn und Taxis förmlichen Einspruch, jedoch vergeblich. Die württembergische

den der Fürst von Hohenzollern-Hechingen sich verpflichtete, in seiner Residenzstadt Hechingen ein württembergisches Postamt aufzunehmen. Nach den weiteren Vertragsbestimmungen hatte dieses Postamt, das der Königlichen Ober-Postdirektion in Stuttgart unterstellt wurde, den gesamten Dienst nach den im Königreiche Württemberg bestehenden Verordnungen wahrzunehmen. Die Beamten wurden für den König von Württemberg vereidigt und hatten die württembergische Postuniform zu tragen. Am Posthause wurde das württembergische Wappen angebracht. Die Posthalterin Maximiliana Pfister behielt ihre Stellung mit der Maßgabe, daß einer ihrer Söhne, sobald er dem Dienste gewachsen sei, das Postamt übernehmen solle. Auch wurden der Posthalterin ihre bisherigen Bezüge belassen und ihr sogar eine Entschädigung für den durch Gewährung einer ausgedehnten Portofreiheit an den Fürsten und die fürstlichen Behörden ihr erwachsenden Ausfall an Einnahmen in Aussicht gestellt. Die Postverbindungen der Stadt Hechingen sollten in dem derzeitigen Umfange bestehen bleiben, und es sollten keine Posten oder Poststraßen angelegt werden, die ihnen nachteilig sein könnten. Das Porto wurde fortan nach den württembergischen Taxbestimmungen erhoben. Dem Fürsten wurde für die Überlassung der Posten eine jährliche Entschädigung von 800 fl. zugestanden, auch wurde ihm die Wahrung der aus seiner Souveränität herzuleitenden Rechte, insbesondere der Oberaufsicht über die Post und der »Jurisdiktion bey allen in dem Posthause oder überhaupt auf Fürstlichem Territorio vorfallenden Handlungen, welche Arrestationen, Criminal- oder andere Untersuchungen oder Bestrafungen zur Folge haben könnten«, gewährleistet. Der Vertrag lautete auf die Dauer von 10 Jahren. Falls er nicht erneuert werde, sollten die wechselseitigen Postverhältnisse auf den früheren Zustand zurückgeführt werden, ebenso sollte verfahren werden, wenn während der Vertragsdauer einer der vertragschließenden Teile sich gegen seinen Willen außerstand gesetzt sehe, die Vertragsbestimmungen länger zu erfüllen. Der Fürst von Hohenzollern-Hechingen verpflichtete sich, solange das Übereinkommen mit Württemberg bestehe, unter keiner Voraussetzung eine andere fremde Postanstalt in seinen Landen zuzulassen.

Für das Fürstentum Hohenzollern-Hechingen brachte der Vertrag mit Württemberg im Vergleich mit den Verhältnissen zur Zeit der früheren Reichspost wesentliche Vorteile. Die Portofreiheiten waren viel weiter ausgedehnt worden; auch stand die jährliche Entschädigung von 800 fl. eigentlich zu dem damaligen geringen Ertrage der hohenzollernschen Posten in keinem richtigen Verhältnis; es waren lediglich Gründe politischer Natur, die die württembergische Regierung zu ihrer entgegenkommenden Haltung veranlaßten, die mit ihrer Handlungsweise vor Abschluß des Vertrags nicht in Einklang stand.

Ober-Postdirektion in Stuttgart verfügte an den Posthalter in Gammertingen, er solle die ihm von der Reichs-Ober-Postamtsdirektion in Augsburg zugehenden Instruktionen zurückschicken. Gammertingen sei nicht mehr als reichsunmittelbares Gebiet anzusehen, sondern stehe unter der Souveränität von Württemberg, und der Posthalter könne nur von württembergischen Behörden Befehle erhalten. In einem weiteren Schreiben wurde mitgeteilt, der König von Württemberg habe diese Maßregel ausdrücklich gebilligt. Nachdem durch die Rheinbundsakte vom 12. Juli 1806 die Herrschaft Gammertingen an Hohenzollern-Sigmaringen gefallen war, berichtete der Posthalter an die General-Postdirektion in Stuttgart, daß der Fürst von Hohenzollern-Sigmaringen von der Posthalterei Besitz genommen habe. Er habe dagegen vergeblich protestiert und bitte um Verhaltungsmaßregeln. Württemberg hatte sich aber schon in die Tatsachen gefügt. In einem darauf bezüglichen Schriftstück ist gesagt »mit diesem Postamt (Gammertingen) gehe nichts verloren, da es weder Briefpost- noch Postwagen-Expedition habe, sondern neben dem zu seinen Extraposten mit Livrée hätte versehen werden müssen.«

Bald nachdem das Übereinkommen in Kraft getreten war, wurde der bisherige Posthalter zum Königlichen Postmeister ernannt. In den Postkursen traten zunächst keine Änderungen ein. Für den Dienst war fortan die württembergische Postdienst-Instruktion vom 25. April 1807 maßgebend, die in vier Abschnitten die allgemeinen Pflichten der Postbeamten, die Bestimmungen über die reitende Post (Briefpost), über die Estafetten und über die fahrende Post behandelte. Einige dieser Bestimmungen seien in folgendem wiedergegeben.

Die Postbeamten waren zur strengsten Wahrung des Briefgeheimnisses verpflichtet. Die Postrechnungen mußten vierteljährlich zusammen mit dem baren Überschuß an die Ober-Postdirektion in Stuttgart eingesandt werden. Alle aufgelieferten Briefe wurden auf der Vorderseite mit dem Ortstempel*) bedruckt, die eingeschriebenen Sendungen erhielten außerdem das Zeichen #. Das erhobene Franko wurde auf der Rückseite der Briefe mit Rotstift angegeben und in der den Briefpaketen beigegebenen »Correspondenz-Charte« nebst der Stückzahl der Briefe eingetragen. Die ankommenden Briefe wurden durch den Briefträger gegen 1 Kr. Bestellgeld abgetragen. Zurückgekommene unbestellbare Briefe wurden bei der Aufgabeanstalt geöffnet und nach Ermittlung des Absenders diesem zugestellt. Die Beförderung der Briefpost geschah durch reitende Postillione oder, wenn das Felleisen zu schwer war, auf leichten einspännigen Wagen. Für jede Viertelstunde Verspätung hatte der Posthalter 15 Kr. Strafe zu zahlen. Postlagernde Briefe wurden drei Monate zur Abholung bereitgehalten. Fahrpoststücke wurden genau in das Manual und die Karten eingetragen. Jedem Pakete war ein Frachtbrief beizufügen. Umfangreiche Stücke kosteten $33^1/_3$ bis 50 v. H. Zuschlagporto. Flüssige und verderbliche Sachen wurden nicht zur Beförderung angenommen. Für jedes Postwagenstück erhielt der Absender einen Schein, für den er an den Postbeamten 4 Kr. zu zahlen hatte. Sendungen mit barem Gelde mußten offen eingeliefert werden, worauf der Inhalt durch den Postbeamten in Gegenwart des Absenders geprüft wurde. Dann wurden die Sendungen mit dem Postsiegel und dem Siegel des Absenders verschlossen. Der Postzwang erstreckte sich nicht nur auf Briefsendungen, sondern auch auf Pakete unter 60 Pfund. Die Defraudationstrafe bestand in dem hundertfachen**) Betrage des der Post entzogenen Portos, außerdem wurden Pferde und Geschirr des Fuhrmanns, der verbotwidrig dem Postzwang unterliegende Sendungen beförderte, beschlagnahmt. Das Paketbestellgeld betrug 2 und 4 Kr., je nach dem Gewichte der Sendung. Die mit den Posten reisenden Personen waren verpflichtet, sich zu legitimieren; täglich war ein Verzeichnis der durchreisenden Fremden an das Oberamt einzusenden. Die Reisenden hatten 40 Pfund Freigepäck.

Durch die Postdienst-Instruktion und eine Reihe späterer Verordnungen wurden alle Zweige des Postwesens aufs beste geregelt. Am 1. Juli 1814 wurde ein neuer Briefpost- und Postwagentarif eingeführt. Das Briefporto richtete sich nach der Entfernung und dem Gewichte. Ein einfacher Brief ($^1/_2$ Lot = 8 g) kostete bei einer Entfernung von

1	bis	3	Meilen	(ausschl.)	....	2 Kr.,
3	-	6	-	-	....	3 -
6	-	12	-	-	....	4 -
12	-	18	-	-	....	6 -
18	-	24	-	-	....	8 -
24	-	30	-	-	....	10 - .

*) Dies stellte eine wichtige Neuerung dar, die Auflieferungzeit war in dem Stempel damals noch nicht enthalten.

**) Wurde einige Jahre später ermäßigt.



Das Porto für schwerere Briefe wurde nach der Progressionstabelle berechnet. Es kostete ein Brief von Hechingen nach Stuttgart im Gewichte von

1/2 Lot	4 Kr.,	über 2 1/2 Lot	14 Kr.,
über 1/2 Lot	6 -	- 3 -	16 -
- 1 -	8 -	- 10 -	40 -
- 1 1/2 -	10 -	- 20 -	1 fl.

usw.

Für Briefe zum einfachen Gewichte war das Porto ziemlich niedrig, bei höherem Gewichte stieg es aber sehr schnell. Im großen und ganzen trat gegenüber der früheren Reichsportotaxe eine Verteuerung ein, die sich besonders bei Auslandsbriefen, d. h. allen Briefen nach Orten außerhalb Hohenzollerns und Württembergs, bemerkbar machte. Für Drucksachen und Warenproben waren ermäßigte Gebühren festgesetzt. Das Meistgewicht der Briefpostsendungen betrug 1 Pfund. Für Einschreibung und Ausstellung von Rückscheinen wurden je 6 Kr. erhoben und für den Verlust eines Einschreibbriefs 25 fl. gezahlt. Das Porto für Fahrpoststücke wurde unter Berücksichtigung der Entfernung teils nach dem Gewichte, teils nach dem Werte berechnet. Letztes war bei allen Sendungen mit barem Gelde und feinen Warensendungen der Fall. An Personengeld waren für jede Meile 25 Kr., an Trinkgeld für den Kondukteur 9 Kr. und für den Postillion 6 Kr. auf jede Station zu zahlen.

Die Übernahme des Postwesens in Württemberg und Hohenzollern-Hechingen durch den württembergischen Staat war begreiflicherweise nicht ohne den lebhaftesten Widerspruch des Fürsten von Thurn und Taxis vor sich gegangen. Durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 war ihm die Erhaltung seiner Posten in dem Zustande, in dem sie sich »ihrer Ausdehnung und Ausübung nach« zur Zeit des Lüneviller Friedens (1801) befunden hatten, gewährleistet worden. Der Artikel 17 der deutschen Bundesakte vom 8. Juni 1815 bestätigte dem Fürsten von Thurn und Taxis von neuem den Besitz und Genuß der Posten in dem Umfange, wie dies durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß bereits bestimmt war. Außerdem gab er ihm das Recht auf eine Entschädigung hinsichtlich des Postwesens in den Bundesstaaten, wo es entgegen dem Inhalte des Reichs-Deputations-Hauptschlusses ihm entzogen worden war. Zu diesen gehörten auch Württemberg und Hohenzollern-Hechingen. Man kann es dem Fürsten von Taxis nicht verdenken, daß er, nachdem die Verhältnisse in Deutschland durch den Wiener Kongreß geordnet waren, zur Wiederherstellung seiner Posten in diesen Landen die nötigen Schritte unternahm. Am 21. November 1817 schrieb er an den Fürsten Friedrich von Hohenzollern-Hechingen:

> »Nachdem gegen Ende des Jahres 1805 die in den damaligen kurfürstlichen und Königlich Württembergischen Landen bestandenen kaiserlichen Reichsposten gewaltsam aufgehoben und an deren Stelle eigene Landesposten gesetzt worden waren, fanden Euere Durchlaucht in dem darauf gefolgten Jahre Sich veranlaßt, auch in Hochdero Fürstentum das Postwesen unter den damals eingetretenen Verhältnissen mir und meinem fürstlichen Hause zu entziehen und solches der Krone Württemberg durch einen eigenen Staatsvertrag auf eine bestimmte Anzahl von Jahren zu überlassen. Durch den Art. 17 der teutschen Bundesacte ward nun mein fürstliches Haus in die durch den § 13 des Reichsdeputationsrecesses vom Jahre 1803 bestimmte und sanktionierte Postalgerechtsame wieder eingesetzt und mein Anspruch auf Wiedererlangung der ohne vorgängige freie Übereinkunft mir und meinem fürstlichen Hause entzogenen Posten sowohl für das

künftige als vergangene auf eine staatsrechtliche und keinem Widerspruch unterliegende Weise geltend gemacht. Die Gesinnungen Ew. Durchlaucht sind zu gerecht und zu wohlwollend gegen mich und mein fürstliches Haus, um nur dem kleinsten Zweifel Raum zu lassen, daß nicht auch von Hochdemselben die Gültigkeit meiner Ansprüche auf Wiederherstellung meiner im Normaljahr 1803 und bis nach erfolgter Auflösung der teutschen Reichsverfassung in Hochdero Fürstenthum bestandenen Posten anerkannt werden sollte, was von Ew. Durchlaucht als Mitglied des teutschen Bundes und durch Hochdero Beytritt zur teutschen Bundesacte eigentlich ohnehin schon factisch geschehen ist. Aber nicht nur mein durch Artikel 17 der teutschen Bundesacte begründeter rechtlicher Anspruch allein, sondern vorzüglich auch der lebhafte Wunsch, mich und mein fürstliches Haus mit Ew. Durchlaucht und Hochdero fürstlichem Hause durch neue Bande noch enger als bisher vereinigt und mich in der Folge in den Stand gesetzt zu sehen, mir durch Herstellung möglichst zweckmäßiger Postalverbindungen zwischen den Landen Ew. Durchlaucht und den übrigen unter meiner Administration wirklich stehenden und damit hoffentlich noch vereinigt werdenden Posten Verdienste um Hochdieselbe zu schaffen, veranlaßt mich zu der angelegentlichsten Bitte, mir und meinem fürstlichen Hause das Postwesen in Hochdero Fürstenthum in eben der Art wieder zu übertragen, wie solches von mir und meinem Hause im Jahre 1803 ausgeübt worden ist. Ich sehe hierüber einer hochgefälligen entsprechenden Rückäußerung Ew. Durchlaucht mit umso größerer Zuversicht entgegen, als auch die zwischen der Krone Württemberg und mir zur Erreichung eines gleichen Endzweckes bestehenden Verhandlungen einem günstigen Ende nahe zu sein scheinen.«

Nachdem der Fürst von Hohenzollern-Hechingen unterm 9. Dezember 1817 seine Bereitwilligkeit, das Postwesen wieder Taxis zu übertragen, zu erkennen gegeben hatte, wurden die Punktationsverhandlungen eingeleitet, die von hohenzollernscher Seite durch den Regierungs-Präsidenten v. Frank, von taxisscher Seite durch den General-Postdirektor Freiherrn v. Vrints-Berberich unter Vermittlung des hohenzollernschen Bundestags-Gesandten v. Leonhardi in Frankfurt geführt wurden. Sie nahmen zunächst keinen rechten Fortgang, weil die gleichzeitigen Verhandlungen des Fürsten von Thurn und Taxis mit Württemberg sich hinzögerten. Diese führten erst im Herbst 1819 zu einer Verständigung in der Weise, daß dem Fürsten von Thurn und Taxis die württembergischen Posten als »Erb-Mann-Thronlehen« übertragen wurden. Inzwischen war der im Jahre 1807 auf 10 Jahre abgeschlossene Postvertrag zwischen Württemberg und Hohenzollern-Hechingen abgelaufen, da er von den Parteien nicht erneuert worden war. Gleichwohl bestand das württembergische Postamt in Hechingen fort, auch zahlte Württemberg die Entschädigung von 800 fl. weiter. Man nahm von einer Erneuerung des Vertrags offenbar Abstand, weil durch das Dazwischentreten des Hauses Taxis ohnehin eine Neuregelung des Postwesens notwendig wurde. Gleichwohl hielt man sich aber auch weiterhin an die Vertragsbestimmungen, obwohl die rechtliche Grundlage fehlte. Darin trat auch keine Änderung ein, als der Fürst von Taxis im Jahre 1819 das württembergische Postwesen und damit auch das württembergische Postamt in Hechingen wieder übernahm. Die Verhandlungen zwischen Taxis und der hohenzollern-hechingenschen Regierung gestalteten sich ziemlich schwierig. Taxis bestand zunächst darauf, daß ihm für die Zeit, während der ihm das Postwesen im Fürstentum

entzogen gewesen sei, entsprechend dem Artikel 17 der Deutschen Bundesakte eine Entschädigung gewährt werde. Diese sollte nach der Höhe der Jahresentschädigungen von 800 fl. bemessen werden, die dem Fürsten von Hohenzollern-Hechingen nach dem Vertrage mit Württemberg zugeflossen waren. Dazu konnte sich die Regierung zu Hechingen nicht verstehen. Sie begründete ihre ablehnende Haltung damit, daß die Aufhebung der Taxisschen Post im Jahre 1806 unter dem Zwange der Verhältnisse erfolgt sei und nicht im freien Willen der Regierung gelegen habe, auch sei der von Württemberg gezahlte Betrag von jährlich 800 fl. kein geeigneter Maßstab für die Festsetzung der Abfindungsumme, »denn der König von Württemberg würde wohl noch viel mehr bewilligt haben, nur um seine Postanstalt, sein Postwappen, Livrée usw. im hiesigen Territorio zu haben«. Schließlich verzichtete Taxis auf diese Entschädigung. Ein weiterer schwieriger Punkt der Verhandlungen war die Festsetzung des Umfanges der Portofreiheiten. Taxis wollte die Portofreiheiten, die dem Fürsten von Hohenzollern und den Landesbehörden im Vertrage mit Württemberg zugestanden waren, bedeutend einschränken und führte zur Begründung seines Verlangens an, »daß überhaupt fast gar kein portopflichtiges Publikum mehr da sei«. Unterm 30. Oktober 1821 kam endlich der Vertrag zwischen den Fürsten von Hohenzollern-Hechingen und von Thurn und Taxis zustande. Der § 1 dieses Vertrags lautete:

> »Seine hochfürstliche Durchlaucht, der souveräne Fürst von Hohenzollern-Hechingen übertragen zu Vollziehung des Artikels XVII der teutschen Bundesakte die Verwaltung und das nutzbare Eigenthum Höchstihrer Landespostanstalt Seiner Durchlaucht dem Fürsten von Thurn und Taxis für Sich und Ihre standesmäßige männliche Nachkommenschaft.«

Im weiteren war vereinbart: Alle Hoheitsrechte in bezug auf das Postwesen, insbesondere das Recht der Gesetzgebung, der Polizei und der Oberaufsicht bleiben dem Fürsten von Hohenzollern gewahrt. Ohne landesherrliche Genehmigung sollen keine neuen oder abgeänderten Postordnungen und Reglements eingeführt und Tarifänderungen vorgenommen werden. Das Postamt in Hechingen wird unmittelbar der Thurn und Taxisschen Generaldirektion unterstellt und darf keinem anderen ausländischen Ober-Postamt untergeordnet werden. In Anbetracht der großen Entfernung des Postamts von dem Sitze der General-Postdirektion soll ein eigener Kommissar ernannt werden, der die Aufsicht über das Postwesen im Fürstentume zu führen hat. Die Postbeamten sind aus der Zahl der Landeseingeborenen zu wählen und bedürfen der Bestätigung durch den Landesherrn. Sie werden auf den Landesherrn vereidigt und auf treue Erfüllung ihrer Dienstobliegenheiten für den Fürsten von Thurn und Taxis in Pflicht genommen. An den Postgebäuden wird das landesherrliche und unter diesem das Thurn und Taxissche Wappen angebracht. Das Postamt führt die Bezeichnung »Fürstlich Hohenzollern-Hechingen Thurn und Taxissches Postamt«. Die Postbeamten tragen die Taxissche Uniform mit der Landeskokarde, die Postillione die Taxissche Livrée mit der Landeskokarde und einer weiß-schwarzen Armbinde. In einer Reihe weiterer Artikel wurden die Zuständigkeit in den auf das Postwesen bezüglichen Rechtsangelegenheiten, das Disziplinarverfahren, die Anbringung von Beschwerden, die Entrichtung von Chausseegeld und anderen Landesabgaben, das Zollwesen usw. geregelt. Den Postbeamten wurde im gewissen Umfange die Befreiung von Frohndiensten und Einquartierungslasten eingeräumt. Durch Artikel 13 wurde das Portofreiheitswesen geordnet. Danach erhielten der Fürst und die fürstliche Familie eine unbeschränkte Briefportofreiheit auf allen Taxisschen Postkursen und die

Befreiung vom Fahrpostporto in den hohenzollernschen Fürstentümern und in Württemberg. Auch dem Hofstaat und den Landesbehörden wurde die Portofreiheit, jedoch im beschränkteren Maße, zuerkannt. Artikel 16 traf nähere Bestimmung über das Botenwesen. In Orten, in denen Posten bestanden und die durch regelmäßige Postkurse verbunden waren, durfte kein Bote oder Fuhrmann Briefe, Geld, Pretiosen, Pakete unter 25 Pfund mit feinen Waren wie Seide, Tabak, Baumwollwaren, Büchern usw, befördern. Kein Bote oder Fuhrmann durfte sich zu seinem Gewerbe einer Kutsche bedienen, dagegen war es ihnen gestattet, auf ihren Frachtwagen einen Sitz für etwaige Reisende anzubringen. Auch dem Lohnkutschergewerbe wurden starke Beschränkungen auferlegt. Durch ein Nebenabkommen erkannte der Fürst von Hohenzollern-Hechingen seine Verpflichtung zur Zahlung einer Entschädigung an den Fürsten von Thurn und Taxis wegen Entziehung der Posten im Jahre 1806 ausdrücklich an, gleichzeitig erklärte aber der Fürst von Thurn und Taxis, daß er für sich und seine Nachkommen auf die Entschädigungsforderung verzichte, weil die Entziehung des Postwesens nicht in dem freien Willen des Fürsten von Hohenzollern gelegen habe, sondern unter dem Zwange der Ereignisse erfolgt sei.

Mit diesem Vertrage war das Haus Taxis im Fürstentum Hohenzollern-Hechingen wieder in seine alten Rechte eingesetzt. Für den Fürsten von Hohenzollern-Hechingen aber hatte der Vertrag, abgesehen von anderen Nachteilen, die unliebsame Folge, daß er der jährlichen Entschädigung von 800 fl., die ihm bisher von Württemberg für Überlassung der Posten zugeflossen waren, verlustig ging. Die Regierung hatte eine gleiche Vergünstigung bei Taxis nicht durchzusetzen vermocht, obwohl Württemberg, das sich Taxis gegenüber in der gleichen Lage befand, einen jährlichen Lehenskanon von 70 000 fl. erhielt.

In den Postkursen und im Betriebsdienste traten bei Wiedereinführung der Taxisschen Post im Fürstentum Hohenzollern-Hechingen keine Änderungen ein. Überhaupt scheint das Postwesen in Hechingen in damaliger Zeit gut versehen worden zu sein, denn in der Johlerschen Geschichte Hohenzollerns vom Jahre 1824 wird berichtet, daß »die Post ein elegantes Gebäude vor dem Balinger Thor sei, und daß die Reisenden auf der Post prompte Bedienung, ein heiteres Gesicht und billige Rechnung finden«. (Fortsetzung folgt.)

Das Fernsprechwesen in England.

(Ein Rückblick.)

Vom Ober-Postinspektor Kost in Berlin.

Im September 1877 machte der Ober-Telegrapheningenieur Preece in London die britische Post- und Telegraphenverwaltung auf den Fernsprecher von Graham Bell aufmerksam und empfahl ihr, vom Erfinder das Recht zur Herstellung und Verwendung des Apparats zu erwerben. Die Verwaltung vermochte sich aber zunächst nur dahin zu entschließen, eine Anzahl von Fernsprechern von Bell mietweise zu übernehmen und sie in den mit Telegraphenanstalten verbundenen Privatleitungen, deren es ziemlich viele gab, an Stelle der Wheatstoneschen Telegraphenapparate zu verwenden. Inzwischen hatte sich 1878 die Telephone Company Ltd zur Ausbeutung des Bellschen Patents gebildet; ihr folgte 1879 die Edison Telephone Company in London zur Aus-

beutung des Edisonschen Patents, und bald entstanden andere ähnliche Geschäftsunternehmen auch in den Provinzen. Als diese — namentlich die Bell und die Edison Company, die sich inzwischen zur United Telephone Company of London verschmolzen hatten — im Frühjahr 1880 begannen, Ortsfernsprechanlagen in Londen und anderen großen Städten herzustellen, befürchtete die Post- und Telegraphenverwaltung davon eine ungünstige Einwirkung auf den Telegrammverkehr und suchte deshalb ihr Telegraphenmonopol auch auf den Fernsprechverkehr auszudehnen. Das gelang ihr auch, nachdem sie im Dezember 1880 eine gerichtliche Entscheidung herbeigeführt hatte, wonach Fernsprecher und telephonisches Gespräch als Telegraph und Telegramm im Sinne des Telegraphengesetzes von 1869 anzusehen war. Gleichwohl zögerte sie auch jetzt — teils aus finanziellen Rücksichten, teils weil der Fernsprecher noch nicht hinreichend ausprobiert war — das Monopol im vollen oder auch nur im größeren Umfange selbst auszuüben; sie konzessionierte vielmehr die bereits bestehenden und neue Fernsprechunternehmen unter nachstehenden Bedingungen: die Fernsprechgesellschaften zahlen der Postverwaltung jährlich 10 v. H. ihrer Roheinnahme und räumen ihr das Recht ein, die Fernsprechanlagen nach Ablauf des 10., 17. oder 24. Jahres anzukaufen. Zunächst suchte man den Grundsatz durchzuführen, Privat-Fernsprechunternehmungen — abgesehen von den bereits bestehenden — nur an solchen Orten zuzulassen, wo die Postverwaltung keine Fernsprecheinrichtung geschaffen hatte oder zu schaffen beabsichtigte, und auch dann nur eine einzige Unternehmung an jedem Orte. In London verzichtete die Postverwaltung auf den eigenen Betrieb und überließ ihn der United Telephone Company. Die Privatunternehmungen blieben auf den Ortsverkehr, d. i. den Verkehr innerhalb eines Umkreises von 5 Meilen von ihrem Zentralamte, beschränkt. Im Jahre 1882, in dem etwa 9 konzessionierte Gesellschaften mit 47 Ortsfernsprecheinrichtungen (darunter 8 in Schottland und 2 in Irland) bestanden, entschloß sich die Postverwaltung, um nicht ein Monopol für einige wenige Fernsprechgesellschaften zu schaffen, den Fernsprechbetrieb völlig dem freien Wettbewerbe zu überlassen und Konzessionen fürderhin überall und an jeden, der den grundsätzlichen Bedingungen entsprach, zu erteilen. Da sich die Gesellschaften bei dem nun beginnenden Wettkampfe durch die Beschränkung ihrer Konzession auf den fünfmeiligen Umkreis behindert fühlten, so ließ die Postverwaltung 1884 auch diese Bedingung fallen; nunmehr konnten die Unternehmer ihre Anlagen unbegrenzt ausdehnen, konnten ihre Ortsnetze durch Fernleitungen untereinander und mit den Telegraphenanstalten verbinden und öffentliche Sprechstellen einrichten. Unter diesen Umständen mußte natürlich die Ausdehnung der Fernsprechanlagen der Postverwaltung, der nur mäßige Geldmittel zur Verfügung standen, bedeutend gehindert werden; aber auch abgesehen davon, wurde die Absicht der Verwaltung, die Bildung eines für die Interessen der Allgemeinheit schädlichen Monopols zu verhüten, nicht erreicht. Im Frühjahr 1889 vereinigten sich die größten Privatunternehmungen — die United Telephone Co, die National Telephone Co und die Lancashire and Cheshire Telephone Co — unter der Firma National Telephone Company. Da sie die Fernsprechpatente in Händen hielt, so gelang es ihr, die anderen Fernsprechunternehmungen nach und nach teils aufzukaufen, teils durch ihren Wettbewerb zu unterdrücken. Ein wirksames Vorgehen gegen die National Telephone Co war erst möglich, nachdem 1890 und 1891 die beiden Patente von Bell und Edison erloschen waren. Um diese Zeit machten sich auch schon einerseits ungünstige Einwirkungen des Privatfernsprechverkehrs auf die Telegrammeinnahme der Postverwaltung bemerkbar, anderseits

herrschte im Publikum vielfach Unzufriedenheit mit dem Tarifwesen und dem Betriebe der National Telephone Co. Die Postverwaltung änderte daher 1892 ihre Politik und beschloß, die National Telephone Co künftig auf den Ortsverkehr zu beschränken und den Fernverkehr selbst allein zu vermitteln. Zu diesem Zwecke wurde sie durch Gesetz ermächtigt, die Fernleitungen der Gesellschaft anzukaufen und nach Bedarf zu ergänzen und weiter auszubauen, wozu sie besser in der Lage war, als irgend ein Privatunternehmer, da sie ein fast unbeschränktes Telegraphenwegerecht besaß, während jener bei seinen Anlagen auf den guten Willen der Wegebehörden oder -eigentümer angewiesen war. Konzessionen zur Herstellung von Ortsfernsprechanlagen sollten fortan an Privatunternehmer nicht mehr für das ganze Land, sondern nur für einen bestimmten Ort erteilt werden und auch dann nur, wenn die Ortsbehörde sie befürwortete. Anderseits sollten der National Telephone Co gewisse Vergünstigungen zuteil werden: die Gebühr, die die Gesellschaft bei Herstellung von Leitungen neben oder über Eisenbahnen, wo die Postverwaltung ein ausschließliches Telegraphenwegerecht besaß, dieser für die Bauerlaubnis zu zahlen hatte, sollte von 20 s für die Meile Leitung auf 1 s ermäßigt werden. Die Ortsfernsprechnetze der National Telephone Co sollten mit den Postanstalten verbunden werden, um ihren Teilnehmern den Sprechverkehr mit privaten oder staatlichen Ortsfernsprecheinrichtungen an anderen Orten (über die Fernleitungen der Postverwaltung hinweg) zu ermöglichen. Im weiteren sollten die Postanstalten von den Teilnehmern aller Ortsfernsprechanlagen durch den Fernsprecher Mitteilungen entgegennehmen, die dazu bestimmt waren, als Telegramm, Eilbrief oder gewöhnlicher Brief weitergeleitet zu werden; auch würden die Post- und Telegraphenanstalten es übernehmen, die für Teilnehmer der Ortsfernsprecheinrichtungen eingegangenen Telegramme diesen auf Verlangen durch Fernsprecher zuzusprechen oder auf telephonisches Ersuchen den Teilnehmern Eilboten zur Besorgung von Botengängen zu schicken. Sowohl die National Telephone Co als auch die Postverwaltung würden bei allen Vermittlungsämtern öffentliche Sprechstellen einrichten, um jedermann die Benutzung der gesamten Fernsprechanlagen zugänglich zu machen. Nach diesen Grundsätzen wurde zwischen Postverwaltung und National Telephone Co 1892 eine vorläufige Übereinkunft und am 25. März 1896 ein förmlicher Vertrag geschlossen; dabei konnte aber die Postverwaltung die Fernsprechgesellschaft nicht bewegen, auch innerhalb des nämlichen Ortes ihre Teilnehmer mit den Teilnehmern der staatlichen Ortsfernsprecheinrichtung in Verbindung zu setzen. Der Staat übernahm 1896 die Fernsprech-Verbindungsanlagen der National Telephone Co (2650 Meilen Linien- und 29 000 Meilen Leitungslänge) für den Preis von 459 114 £. Schon vorher war mit dem Ausbau dieser Anlagen begonnen worden. Das Parlament hatte bereits 1892 für den Ankauf und die Ausdehnung der Privatfernleitungen 1 Million £ zur Verfügung gestellt, durch Gesetz vom 14. August 1896 bewilligte es weitere 300 000 £ und am 2. August 1898 abermals 1 Million £ für den gleichen Zweck. Zunächst wurden die Leitungen von Leeds nach Hull, von London nach Brighton, von Swansea über Cardiff nach Newport, von Glasgow nach Belfast, von London über Nottingham–Sheffield–Leeds–Glasgow nach Edinburgh (mit Zweiglinien Nottingham–Derby, Leeds–Manchester–Liverpool), von London nach Southampton, nach Bristol und nach Birmingham in Angriff genommen. Die Gebühr für Benutzung der Fernleitungen wurde geändert. War sie bis 1892 auf den Staatsleitungen eine Pauschgebühr gewesen, so wurden von nun ab Einzelgebühren erhoben, die für jedes Dreiminutengespräch betrugen: 3 d auf Entfernungen bis 20 Meilen einschließlich, 6 d auf Entfernungen bis

40 Meilen, 12 d bis 80 Meilen usw. mit Steigerung um 6 d für 40 Meilen. Diese Gebühren erfuhren am 1. Januar 1896 eine Ermäßigung auf: 3 d nach Orten bis 25 Meilen einschließlich, 6 d bis 50 Meilen, 9 d bis 75 Meilen, 1 s bis 100 Meilen und 6 d mehr für je 40 Meilen weiterer Entfernung. Bei diesen Maßnahmen wuchs der Umfang der Fernsprech-Verbindungsanlagen stetig: im Jahre 1899 hatte die Postverwaltung bereits 299 Fernämter im Betriebe, die 8 Millionen Gespräche jährlich auf einem Leitungsnetze von 68 600 Meilen Länge vermittelten und daraus 191 700 £ Einnahme lösten. Um diese Zeit tat die Postverwaltung auf Betreiben des Parlaments einen neuen Schritt zur Einschränkung der National Telephone Co. Ein Gesetz von 1899 ermächtigte und ermunterte die Stadtgemeinden — vorbehaltlich der Konzessionierung durch die Postbehörde — zur Einrichtung von Ortsfernsprechanlagen und bewilligte der Postverwaltung zum gleichen Zwecke eine Kapitalanleihe von 2 Millionen £. Es bestimmte weiter, daß der National Telephone Co keine Konzession mehr für solche Orte zu erteilen sei, an denen sie bisher noch keine Fernsprechanlagen besaß, und daß überhaupt neue Konzessionen nur noch an Gemeindebehörden oder die von ihnen bevollmächtigten Gesellschaften zu übertragen seien. Die Konzession war an gewisse Bedingungen geknüpft: die Fernsprechanlagen mußten den Vorschriften der Postverwaltung entsprechen; die Gebühren sollten für alle Teilnehmer nach gleichen Grundsätzen und innerhalb bestimmter Mindest- und Meistbeträge festgesetzt werden; die Konzession war nicht übertragbar. Wo solche Gemeinden mit der National Telephone Co in Wettbewerb traten, galten für letzte die gleichen Beschränkungen in der Gebührenfestsetzung. Das Gesetz hatte, soweit es sich auf Gemeindebehörden bezog, keinen großen Erfolg, nur 13 Ortsbehörden erhielten eine Konzession; davon machten 7 überhaupt keinen Gebrauch, einige nur für kurze Zeit, die beiden größten Gemeinden Glasgow und Brighton verkauften ihre Fernsprechanlagen 1906 der Postverwaltung für 305 000 und 49 000 £ und nur 2 Gemeinden (Hull und Portsmouth) haben noch jetzt eigene Fernsprechanlagen. Dagegen gab das Gesetz der Postverwaltung einen mächtigen Anstoß zur Ausdehnung ihrer bis dahin noch wenig zahlreichen Ortsfernsprechanlagen. War doch nun der Postbehörde, nachdem sie die weitere Ausbreitung der National Telephone Co gesperrt hatte, gewissermaßen die moralische Verpflichtung zugefallen, Ortsfernsprecheinrichtungen überall da zu treffen, wo noch keine bestanden, und wo sich ein dringendes Bedürfnis geltend machte. Zunächst begann sie mit einer Fernsprechanlage in London. Da hatten die oberirdischen Leitungen der National Telephone Co schon viel Unwillen und Widerspruch erregt. Die Postverwaltung legte daher 1899 und in den folgenden Jahren ein umfangreiches Netz von Kabelleitungen, das sich über die Grafschaft London und die benachbarten Distrikte, im ganzen über 640 Quadratmeilen, erstreckt. Am 1. Mai 1902 wurde in London das erste Vermittlungsamt, die Central Exchange, mit etwa 500 Teilnehmern eröffnet. Am Ende des Jahres bestanden bereits 7 Vermittlungsämter mit zusammen 9122 Teilnehmern, und nun stieg die Teilnehmerzahl stetig und gewaltig: im Jahre 1903 auf 15 600, 1905 auf 32 800, 1908 auf 55 000 und 1910 auf 73 300. Die Einflußsphäre der Postverwaltung erstreckt sich hauptsächlich auf die westliche Hälfte von Groß London, wo etwa 30 Vermittlungsanstalten unterhalten werden. Schon vor Eröffnung des Betriebs hatte die Postverwaltung mit der National Telephone Co folgendes vereinbart: 1. die Teilnehmer beider Fernsprechanlagen werden zum gegenseitigen Verkehr miteinander zugelassen; 2. beide Fernsprechverwaltungen erheben die gleichen Gebühren; 3. Ende 1911 übernimmt die Postverwaltung die Fernsprechanlagen der National Telephone Co in

London und Vororten; 4. um bis dahin unnötige Doppelanlagen zu vermeiden, führt die Postverwaltung in ihrem Bereiche die für die National Telephone Co nötigen Arbeiten mit aus und überläßt dieser mietweise die erforderlichen Kabel. Öffentliche Sprechstellen werden in jedem geeigneten Postamte von einer der beiden Fernsprechverwaltungen eingerichtet. Die vereinbarten Fernsprechgebühren sind die heute noch gültigen: Pauschgebühr 17 £ jährlich, Einzelgebühr a) in Inner London: 5 £ jährlich Grundgebühr und 1 oder 2 d Gesprächsgebühr, je nachdem der Angerufene ebenfalls in Inner London oder in den Außenvierteln wohnt, b) in London (Außenviertel und Vororte): 4 £ jährlich Grundgebühr und 1 oder 2 d Gesprächsgebühr, je nachdem der Angerufene zum nämlichen oder einem anderen Vermittlungsamte gehört.

Seit dem Jahre 1900 ging die Postverwaltung auch mit der Ausbreitung der Fernsprechanlagen in den Provinzen kräftig vor. Im nächsten Jahrzehnte wurden jährlich anfangs 40 und zuletzt 140 Ortsfernsprechanlagen geschaffen. Bis Mai 1900 hatten in den Provinzen die Ortsfernsprechgebühren betragen: jährlich 8 £, 9 £ oder 10 £, je nachdem der Teilnehmer $^1/_2$ oder $^3/_4$ oder 1 Meile vom Vermittlungsamt entfernt wohnte. Von da ab wurden die Pauschgebühren festgesetzt auf $7^1/_2$ £ für Anschlüsse innerhalb $^1/_2$ Meile Umkreis vom Ortsfernsprechamt und 1 £ 5 s mehr für jede weitere $^1/_4$ Meile Entfernung. Außerdem wurde das System der Einzelgesprächsgebühren eingeführt, bei dem neben einer Grundgebühr von 3 £ jährlich 1 d für jedes Gespräch (mindestens 30 s jährlich) zu zahlen war. Der Satz von 3 £ galt im allgemeinen nur für Anschlüsse im Umkreise von $^1/_2$ Meile vom Vermittlungsamte; bei weiteren Entfernungen wurde 1 £ 5 s für $^1/_4$ Meile zugeschlagen. Vom 1. Mai 1907 ab fanden die Pauschgebühren, die nun jährlich 8 £ betrugen, nur noch Anwendung auf Sprechstellen in Wohnräumen, während alle anderen Teilnehmeranschlüsse der Zahlung von Einzelgebühren unterlagen. Diese wurden wie folgt festgesetzt: a) im allgemeinen: 5 £ jährlich für 1 bis 500 Gespräche, für Mehrgespräche bis zu 1250 ein Zuschlag von 8 s für 100, für Mehrgespräche von 1250 bis 2000 ein Zuschlag von 6 s für 100 und für weitere Gespräche ein Zuschlag von 4 s für 100; b) an Orten, wo die National Telephone Co ebenfalls Fernsprechanlagen besaß: I. bei Sprechstellen in Geschäftsräumen 6 £ für 1 bis 500 Gespräche, für Mehrgespräche bis 1300 ein Zuschlag von $7^1/_2$ s für 100 und für weitere Gespräche ein Zuschlag von 4 s für 100; II. bei Sprechstellen in Wohnräumen 5 £ für 1 bis 300 Gespräche und für Mehrgespräche ein Zuschlag von 6 s 8 d für 100. Dazu kam in der Regel noch eine Verbindungsgebühr von 1 d, wenn der angerufene Teilnehmer nicht zum nämlichen Vermittlungsamte gehörte. Am 2. Februar 1905 vereinbarte die Postverwaltung mit der National Telephone Co, daß Ende Dezember 1911 nicht nur deren Ortsfernsprechanlagen in London, sondern auch die in den Provinzen von ihr käuflich erworben werden sollten.

Der Sprechverkehr mit dem Festlande wurde am 1. April 1891 auf der Linie London–Paris eröffnet. Die ersten Leitungen zwischen England und Belgien wurden am 8. Juni 1903 in Betrieb genommen.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Über den Bergbau in den Kolonien entnehmen wir den Verhandlungen der Technischen Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees vom April folgendes:

In Südwestafrika hat die bergmännische Erforschung in den letzten Jahren gute Fortschritte gemacht. Angeregt durch Diamanten-, Zinn- und Goldfunde herrscht seit Jahren rege Schürftätigkeit. Zu erwähnen sind die Entdeckungen von einigen kleinen Kupferlagerstätten in den Otavi-Bergen, von großen Eisenerzlagern und von Goldquarzgängen in Kaoko-Land, ferner von abbauwerten Beryll-Funden bei Rössing und schließlich von einer Reihe guter Zinnerz-Funde in der Gegend des Erongo-Gebirges und südlich des Brandberges. Die Erzeugnisse des Bergbaues im Jahre 1910 ergaben eine Ausfuhr von über 33 Millionen.

Die Diamanten-Gewinnung betrug im Geschäftsjahr 1911/12 20 898 000 ℳ (816 296 Karat).

Die Förderung der Otavi-Mine betrug im Geschäftsjahr 1911/12:

29 600 Tonnen Erz mit ungefähr	16 v. H.	Kupfer	auf	die	Tonne,
	24 -	Blei	-	-	-
	290 g	Silber	-	-	-
1 420 Tonnen Kupfersteine mit ungefähr	47 v. H.	Kupfer	-	-	-
	26 -	Blei	-	-	-
	440 g	Silber	-	-	-
900 Tonnen Werkblei mit ungefähr ..	98 v. H.	Blei	-	-	-
	620 g	Silber	-	-	- .

Die reichsten Zinnerz-Funde, die bisher gemacht worden sind, befinden sich im Tale des Eiseb- oder Omaruru-Flusses westlich Okombahe, ferner nördlich Okombahe sowie am Südost- und Südwestfuße des Erongo-Gebirges.

In Deutsch Ostafrika ist die Schürftätigkeit viel geringer, als sie bei den großen Möglichkeiten in dieser Kolonie für den Bergbau, namentlich für Gold, Kupfer, Zinn und Kohle, sein sollte. Die Ausfuhr aus Deutsch Ostafrika an Mineralien betrug im letzten Jahre nahe an $1^1/_2$ Millionen Mark, davon nahezu 1 Million an Gold. Die Glimmer-Gewinnung betrug 1910: 106 580 kg im Werte von 320 720 ℳ. Die Salzgewinnungen betrugen 1910 rund 2000 Tonnen und 1911 1700 Tonnen.

In Togo werden Goldquarz und Alluvialgold gefunden, in Kamerun Glimmer, Kohlen, erdölhaltige Schiefer, Soolquellen, auch besteht Aussicht auf Zinnerz in gleicher Formation wie im zinnerzreichen Nigeria. In Neu Kamerun sind hauptsächlich Granit und kristallene Schiefer vorhanden.

Auf den Palau-Inseln hat in den letzten Jahren die »Deutsche Südsee-Phosphat-Aktien-Gesellschaft« mit der Verschiffung von Phosphaten begonnen, die 1910 etwa 40 000 Tonnen und 1911 etwa 45 000 Tonnen betrug.

LITERATUR.

Telegraphie und Telephonie. (Der elektrische Strom Bd. II.) Plaudereien von Hanns Günther. Mit zahlreichen Abbildungen. Verlag der Technischen Monatshefte (Franckh'sche Verlagshandlung) Stuttgart. Preis geh. 1 M, geb. 1 M 80 Pf.

Das 112 Seiten starke, in leichtem Plauderton abgefaßte Bändchen, das zweite des Sammelwerkes »Wie unsere Maschinen arbeiten«, berührt zunächst die Grundlehren des Magnetismus und des Elektromagnetismus und liefert dann einen leicht verständlichen, auf Fach- und Laienkreise berechneten Überblick über die Entwicklung und den Betrieb der Land- und Seetelegraphen sowie des Fernsprechwesens. Die verwendeten Apparate (Morse, Klopfer, Hughes, Heberschreiber, Fernsprecher) sind nach ihrem Grundgedanken und ihrer Wirkungsweise beschrieben; doch wird man mit den Schaltungen auf S. 47 und 49 nicht telegraphieren können.

Über Einrichtungen der Fernsprech-Vermittelungsanstalten und die bei ihnen nötigen, ziemlich verwickelten Handgriffe zur Ermöglichung eines Gesprächs ist leider nichts gesagt. Einige Andeutungen darüber würden dem Leserkreise, für den das Heft in erster Linie bestimmt ist, sicher erwünscht gewesen sein. Wellen-Telegraphie und Telephonie sollen in einem weiteren Bändchen behandelt werden.

Arithmetik und Algebra zum Selbstunterricht. Von Professor Paul Crantz, II. Teil: Gleichungen. Arithmetische und geometrische Reihen. Zinseszins- und Rentenrechnung. Komplexe Zahlen. Binomischer Lehrsatz. Mit 21 Textfiguren. (»Aus Natur und Geisteswelt«. Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 205. Bändchen.) Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. 8°. 1911. Preis geh. 1 M, in Leinwand geb. 1 M 25 Pf.

Das Buch führt in leicht faßlicher Form in die dem Laien schwierigeren Gebiete der rechnenden Mathematik ein. Unter den Gleichungen werden die quadratischen mit einer und mehreren Unbekannten, die kubischen und die übrigen Gleichungen höheren Grades sowie die diophantischen behandelt; im übrigen ist der Inhalt in der Titelangabe gekennzeichnet. Die ausführliche Darstellung, die u. a. auch die graphischen Lösungsmethoden berücksichtigt, sowie zahlreiche durchgeführte Übungsbeispiele erleichtern das Verständnis und machen das Buch zum Selbststudium sehr geeignet, während die eingestreuten Aufgaben mit Angabe des Rechnungsergebnisses dem Leser einen Prüfstein für seinen Wissensstand bieten.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 12. BERLIN, JUNI. **1912.**

Das Telegraphen-Schulamt in Berlin.

Vom Telegrapheningenieur Arnholz in Hamburg.

Das Telegraphen-Schulamt in Berlin ist am 12. August 1907 eingerichtet worden. Es befaßte sich zunächst nur mit der Ausbildung des Betriebspersonals für die Fernsprech-Vermittlungsanstalten in Berlin. Veranlassung zu der Einrichtung gab das Bedürfnis nach einer einheitlichen Unterweisung des Schrankpersonals, das bis dahin wegen der verschiedenartigen Vielfachsysteme von den Vermittlungsanstalten selbst hatte vorgebildet werden müssen. Am 1. Februar 1908 wurden dem Telegraphen-Schulamt auch die Ausbildung der Dienstanfänger im Telegraphendienste und die Hughesübungskurse übertragen. Seitdem ferner vom 1. Oktober 1909 ab die Winterkurse für die Telegraphengehilfen des zweiten und dritten Jahrganges, die bis dahin von Beamten der Ober-Postdirektion geleitet wurden, ebenfalls beim Telegraphen-Schulamt abgehalten werden, ist bei ihm das gesamte Telegraphen- und Fernsprech-Unterrichtswesen für den Ober-Postdirektionsbezirk Berlin vereinigt. Eine weitere wesentliche Ausdehnung des Geschäftskreises hat das Telegraphen-Schulamt durch Zuteilung des am 2. Oktober 1911 eröffneten Kontrollamts erfahren.

Die nachstehenden Ausführungen sollen die Einrichtungen und die bisherige Tätigkeit des Telegraphen-Schulamts*) in kurzen Zügen schildern.

A. Allgemeines.

Das Telegraphen-Schulamt steht unter der Leitung eines Telegrapheninspektors; es ist ein nicht etatsmäßiges Verkehrsamt und führt keine eigene Hauptkasse.

*) Auf die Einrichtungen des Kontrollamts wird im vorliegenden Aufsatze nicht besonders eingegangen werden.

B. Unterrichtsräume.

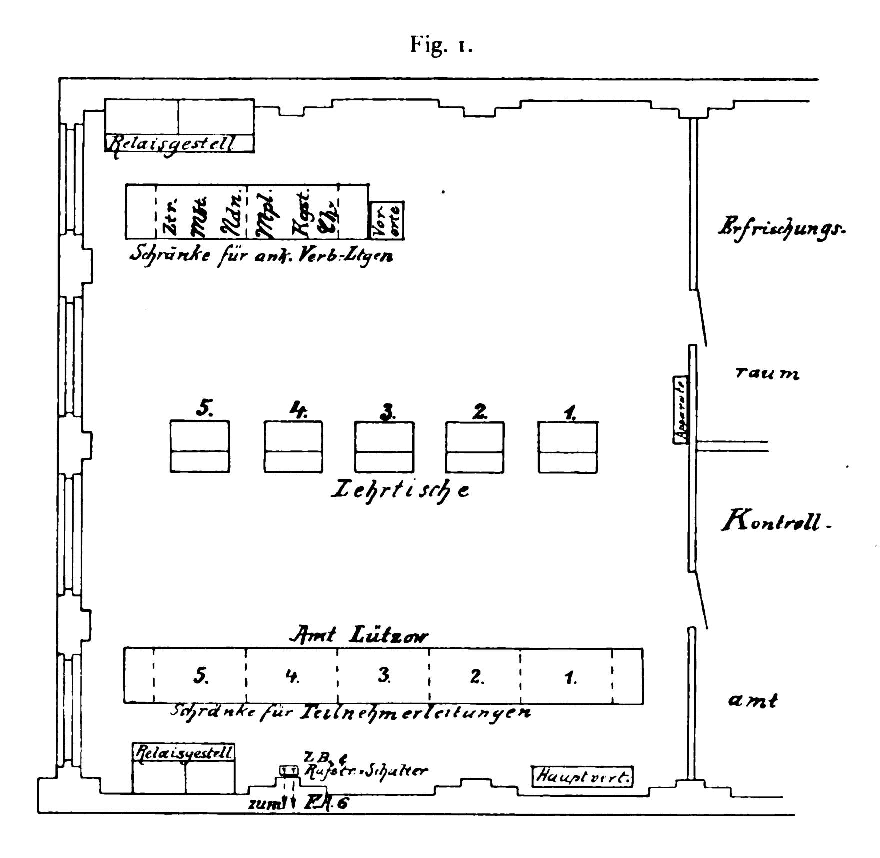
Unterrichtsräume stehen im früheren Vermittlungsamte 9 in der Lützowstraße und in den reichseigenen Gebäuden Hallesche Straße 11/12 und Oranienburger Straße 70 zur Verfügung.

C. Technische Einrichtungen.

a) Die Schulfernsprecheinrichtung *ZB*.

Im Fernsprechsaal in der Lützowstraße sind 5 Vielfachumschalter für Teilnehmerleitungen nach dem *ZB*-System von Siemens & Halske nebst 2 Viel-

Fig. 1.

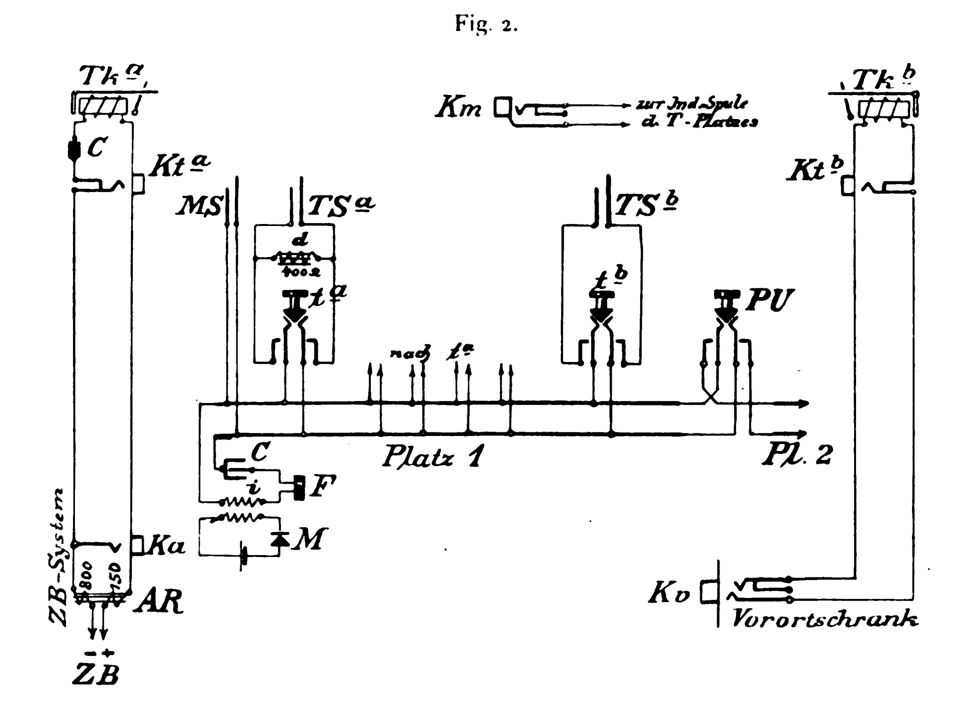


fachumschaltern *ZB* und einem kleinen Vielfachumschalter *M* 1902 (mit zweiseitigem Schlußzeichen) für ankommende Verbindungsleitungen sowie 5 Lehrtische aufgestellt (Fig. 1).

Damit an diesen Einrichtungen ein regelrechter Fernsprech-Vermittlungsdienst geübt werden kann, sind die in Groß Berlin vorkommenden Amtsnamen auf Teile des ganzen Systems angewendet worden. Die $5 \times 3 = 15$ Teilnehmerplätze stellen das Vermittlungsamt Lützow dar. Die Vermittlungsämter Zentrum, Moabit, Norden, Moritzplatz, Königstadt und Berlin-Charlottenburg sind durch je 1 Platz für ankommende Verbindungsleitungen vertreten. Ein oder mehrere Anrufzeichen an dem kleinen Vielfachumschalter (Vorortschrank) bedeuten die hauptsächlichsten Nachbar- und Vororts-Ver-

mittlungsanstalten (Berlin-Lichterfelde, Spandau, Potsdam usw.). Das Vermittlungsamt Lützow kann mit den erwähnten Vermittlungsanstalten über betriebsmäßig geschaltete Verbindungsleitungen in Verkehr treten. Zwischen »Lützow« und den Ämtern Zentrum und Moabit bestehen Verbindungsleitungen mit optischer Besetztanzeige; mit den Ämtern Norden, Moritzplatz, Königstadt und Berlin-Charlottenburg steht »Lützow« im Dienstleitungsverkehr. An den Plätzen für ankommende Verbindungsleitungen für die zuletzt genannten Ämter sind an Stelle der gewöhnlichen Dienstleitungshebel (zum Einschalten in die Dienstleitung) solche für Vorschalteschränke eingebaut, um auch den Dienst am Vorschalteschrank üben zu können. Die Verbindungsleitungen nach den Nachbar- und Vororts-Vermittlungsanstalten haben gewöhnliche Uhrenkontrolle.*)

Fig. 2.

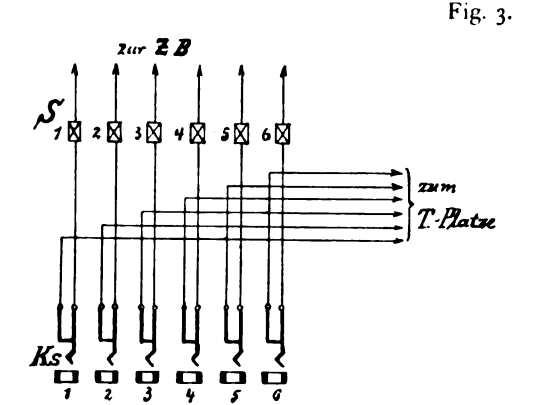


An das Vermittlungsamt Lützow sind 267 künstliche Teilnehmerleitungen angeschlossen. An jedem Teilnehmerplatze liegen 17 bis 18 solcher Leitungen auf Anrufzeichen. Die Anschlußnummern sind so gewählt, daß die Leitungen in Gruppen zu 20 sich auf das gesamte Vielfachfeld verteilen. Die Vielfachfelder an den Teilnehmer- und Verbindungsleitungsplätzen haben eine Aufnahmefähigkeit von 7200 Klinken. Die Teilnehmerleitungen liegen sowohl an den Teilnehmer- als auch an den Verbindungsleitungschränken auf Vielfachklinke, so daß die erwähnten 267 Teilnehmersprechstellen von allen *ZB*-Vermittlungsanstalten angerufen werden können. Die auf dem Vorortschranke liegenden Vermittlungsanstalten haben insgesamt 18 Teilnehmeranschlüsse. Die Teilnehmerleitungen enden an 5 Lehrtischen und werden

*) In jeder unbenutzten Leitung ist das Ticken einer Uhr zu hören (Braunsche Kontrolluhr).

da während der Unterrichtserteilung von ($5 \times 2 =$) 10 Lehrbeamtinnen bedient. Die Leitungen sind derart auf die Lehrtische verteilt, daß von jedem Tische zu einem bestimmten *T*-Schranke 41 (13 oder 14 für den Platz), nach den übrigen 4 *T*-Schränken 3 (1 für den Platz) und nach dem Vorortschranke 4 Teilnehmerleitungen führen. Jede künstliche Teilnehmeranschlußleitung führt am Lehrtisch über eine Klinke Kt^a zu einer Klappe Tk^a mit vorgeschaltetem Kondensator (Fig. 2). Der Anruf des Teilnehmers durch das Amt wird durch Fallen der Klappe Tk^a angezeigt. Der Anruf des Amtes Lützow durch einen Teilnehmer wird durch Einführung eines Stöpsels TS^a in eine Klinke Kt^a bewirkt, indem unter gleichzeitiger Abschaltung der Klappe Tk^a die Teilnehmerleitung über eine Drosselspule *d* von 400 Ω Widerstand geschlossen wird. Durch Druck der Taste t^a kann der Abfrageapparat der Lehrbeamtin zur Übermittlung der gewünschten Teilnehmernummer über eine beliebige Schnur mit Stöpsel TS^a an jede beliebige Teilnehmerleitung angeschaltet werden. Die an die Vororts-Vermittlungsanstalten angeschlossenen Teilnehmerleitungen führen am Lehrtisch über Klinken Kt^b zu Klappen Tk^b (ohne vorgeschalteten Kondensator); sie dienen nur zum Anrufe vom Vor-

Fig. 3.



Ks	Bezeichnung des Stromkreises
1	Mikrophon
2	Mithörstöpsel
3	Ruflampe
4	Schlusslampen 1-5
5	desgl. 6-10
6	Kontrollampe

ortschrank aus. Der Anruf eines Vororteilnehmers durch den Vorort wird durch Einführung eines Stöpsels TS^b in die Klinke Kt^b und gleichzeitiges Drücken der Taste t^b beantwortet.

Von jedem Lehrtische, der je nach der Stellung des Platzumschalters *PU* von 1 oder 2 Lehrbeamtinnen bedient werden kann, können mit der beschriebenen Einrichtung beim Amte Lützow selbst oder über dieses bei einem zweiten Amte Verbindungen mit dem eigenen oder einem anderen Lehrtische bestellt werden. Die vereinigte Fernsprech-Schuleinrichtung bietet also eine ausgedehnte Unterrichtsmöglichkeit.

Zur besseren Überwachung der im Schrankdienst auszubildenden Anwärterinnen führen von den drei Plätzen eines Teilnehmerschrankes zu dem zugehörenden Lehrtisch Abzweigungen von den Mikrophonstromkreisen zu den Mithörklinken *Km*, die durch die Mithörstöpsel *MS* mit dem Abfrageapparate der Lehrbeamtin in Verbindung gebracht werden können.

Damit die Anwärterinnen das rechtzeitige Erkennen von Platzstörungen erlernen, sind sämtliche Batteriezuführungen zum Platze von den Sicherungen über Klinken *Ks* mit Unterbrechungskontakt (Fig. 3) geführt, die an den

Lehrtischen untergebracht sind. Durch Einführung eines losen Stöpsels in die Klinken *Ks* 1—6 kann die Stromzufuhr zu den Einrichtungen des Platzes abgeschnitten werden. Während des Unterrichts werden fortwährend wechselnde Platzstörungen hervorgerufen, damit das ständige Aufmerken auf die Platzeinrichtungen den Anwärterinnen zur Gewohnheit wird.

Den erforderlichen Betriebstrom (Gleich- und Rufstrom) bezieht das Telegraphen-Schulamt von dem benachbarten Fernsprechamte 6 (Körnerstraße), dessen Maschinen- und Sammlerraum unmittelbar an den Fernsprechsaal des Telegraphen-Schulamts stößt. Durch zwei Schalter (Fig. 1) werden die Zentralbatterie und die Rufmaschine an die Schuleinrichtungen angeschaltet.

b) Demonstrationschaltung. Sprechstellenanlagen.

Der Unterrichtsraum für die Erteilung des theoretischen Unterrichts im Fernsprechdienste (Lützowstraße) ist mit einer Demonstrationschaltung eines Teilnehmerschranks des *ZB*-Systems von Siemens & Halske ausgerüstet. (Die einzelnen Apparate sind der amtlichen Schaltungszeichnung gemäß auf einer Wandtafel übersichtlich angebracht.) Die Demonstrationschaltung hat Anschluß an die Zentralbatterie und steht über Umschalter mit Teilnehmeranschlußleitungen mit den verschiedensten Schaltungen in Verbindung, so daß sowohl die Wirkungsweise des *ZB*-Systems als auch das Zusammenwirken mit den gebräuchlichsten Teilnehmerapparaten zur Belebung des Vortrags vorgeführt werden kann.

An die Demonstrationschaltung mit 2 Teilnehmeranschlußleitungen, von denen die eine mit einer Amtspeisebrücke zur Stromversorgung für die Nebenstellen versehen ist, lassen sich anschließen:

1. an die Leitung ohne Speisebrücke

1 Wandapparat *ZB* 06,

1 Klappenschrank M 05 mit 2 Nebenstellen (Wandapp. *Stf* M 03 und 04);

2. an die Leitung mit Speisebrücke

1 Klappenschrank *ZB* M 08 zu 3 Leitungen,

1 Zwischenstellenumschalter *ZB* M 08,

1 Reihenanlage *ZB* zu 1 Amtsleitung mit 3 Apparaten nebst einer Zusatzeinrichtung *ZB* sowie einem Klappenschranke zum Anschließen von Außenstellen *ZB* oder *OB* (die Zusatzeinrichtungen lassen sich nach Belieben an- und abschalten).

Außerdem ist eine Reihenanlage *OB* zu 1 Amtsleitung mit 3 Apparaten vorhanden.

Die Reihenanlagen dienen auch praktischen Übungen für Störungsucher und Baupersonal in der Beseitigung von Störungen.

c) Vermittlungseinrichtungen *OB*.

Zwei Unterrichtsräume in der Halleschen Straße 11/12 sind mit Einrichtungen für kleine Vermittlungsanstalten *OB* ausgestattet; es sind aufgestellt:

1 Klappenschrank M 99 für 20 Leitungen nebst einem Zusatzkasten für 2 Fernleitungsysteme,

1 Klappenschrank M 99 für 50 Leitungen mit 1 Fernsystem.

Beide Schränke, die wiederum bestimmte Ämter darstellen, sind durch eine künstliche Fernleitung verbunden. An jedes Amt sind 5 Teilnehmerleitungen angeschlossen, die in verschiedenen Unterrichtsräumen enden. Die

Einrichtung wird zur Ausbildung der Dienstanfänger in der Bedienung der Klappenschränke sowie im Aufnehmen von Telegrammen am Fernsprecher benutzt.

d) Morse- und Klopferübungsräume.

Für die Morse- und Klopferübungen dienen gemeinschaftliche Räume. Jeder Übungsraum enthält 18 bis 22 Übungsplätze und einen Lehrplatz. Jeder Übungsplatz ist mit einem vollständigen Morse- und Klopferapparatsatze, der Lehrplatz mit einer Morse- und einer Klopfertaste ausgerüstet. Die Morsetaste des Lehrplatzes steht über Umschalter VIII (Stöpsel in Loch 1) mit sämtlichen Morseapparaten (in Parallelschaltung) in Verbindung (Fig. 4); mit der Klopfertaste kann der Lehrer einen mitten in jedem Unterrichtsraum erhöht aufgestellten Klopfer in Tätigkeit setzen (Fig. 5). Vom Lehrplatz aus werden in diesen Leitungen Übungstexte und Telegramme abgegeben, die von den Schülern gemeinsam am Morse- oder Klopferapparat aufgenommen werden. Zu den Übungen an der Morsetaste ist Loch 3 des Umschalters VIII in Fig. 4 zu stöpseln, damit der Übende seine eigene Schrift kontrollieren kann. Zwischen je 2 Morseapparaten des nämlichen Übungszimmers bestehen Übungsleitungen, in die sich die Übenden einschalten können (Stöpsel in Loch 4). Ähnliche Schaltungen lassen sich für die Klopferübungen mit dem Umschalter VI (Fig. 5) vornehmen. Bei Stöpselung von Loch 3 im Umschalter VI können bestimmte Klopfer in verschiedenen Zimmern in Verbindung gebracht werden, um das Arbeiten mit einem unsichtbaren Gegenüber zu üben. (Für Morseübungen besteht dafür eine besondere Ruhestromleitung, die alle Zimmer durchläuft, vgl. unter e.) An diesen Einrichtungen — in Verbindung mit Telegrammannahme- und Abfertigungstellen — wird zum Abschlusse der Ausbildung ein betriebsmäßiger Telegraphendienst abgehalten. Zu diesem Zwecke erhalten die Apparate sichtbare Amtsbezeichnungen und die Übungsleitungen wirklich vorkommende Leitungsnummern.

In jedem Übungsraum ist ferner eine Übungsleitung mit Relaisschaltung versehen, um die Dienstanfänger mit der Einstellung der Relais vertraut zu machen.

e) Telegraphenanlage zu Morsebetrieb.

Um die Dienstanfänger mit den hauptsächlichsten Einrichtungen kleinerer Telegraphenanstalten praktisch vertraut zu machen, ist in den Übungsräumen (Hallesche Straße) eine vollständige Telegraphenanlage zu Morse-Ruhestrombetrieb mit 8 Anstalten (darunter eine Trennstelle) hergestellt. Die Anstalten, die die Namen der Anstalten der Ruhestromleitung 1725 führen, sind auf die einzelnen Unterrichtsräume verteilt. Bei allen Anstalten sind Batterieschränke mit Kupferelementen aufgestellt, an denen die Dienstanfänger die Unterhaltung der Primärbatterien kennen lernen. Die Apparate sind auf den Tischen in der gleichen Weise wie bei Anstalten mit einfachen technischen Einrichtungen angeordnet.

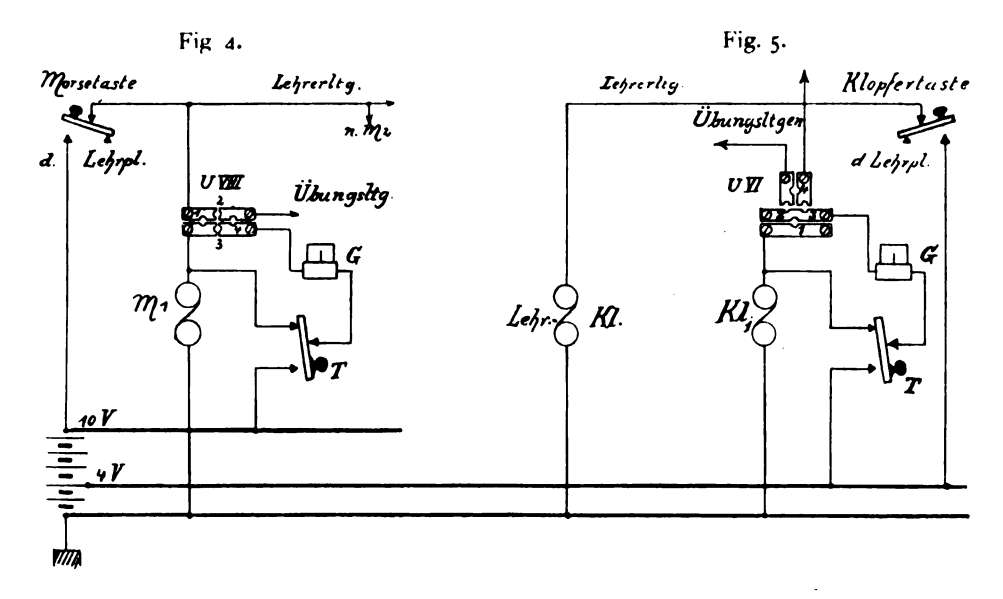
f) Summerausbildung.

Zur Ausbildung des Fernamtspersonals in der Bedienung des Summers im Simultanbetriebe der Fernleitungen werden in einem Übungszimmer die Klopferapparate (Fig. 5) gegen Übungsummereinrichtungen (gewöhnliche Fernhörer mit vorgeschaltetem Relais) nach Fig. 6 ausgewechselt. Der Fernhörer wird durch die Stromschwankungen zum lauten Tönen gebracht. An die Lehrerleitung wird an Stelle des erhöht aufgestellten Klopfers ein im Fernbetriebe gebräuchlicher Summer besonderer Bauart angeschlossen. Da die



Beamtinnen nur in der Bedienung der Klopfertaste ausgebildet werden, ist an jedem Übungsplatz eine Hilfsverbindung hergestellt, die eine Einschaltung des Morseapparats zum Kontrollieren der Morseschrift gestattet. Die vorhandenen Klopferübungsleitungen werden auch für betriebsmäßige Summerübungen benutzt.

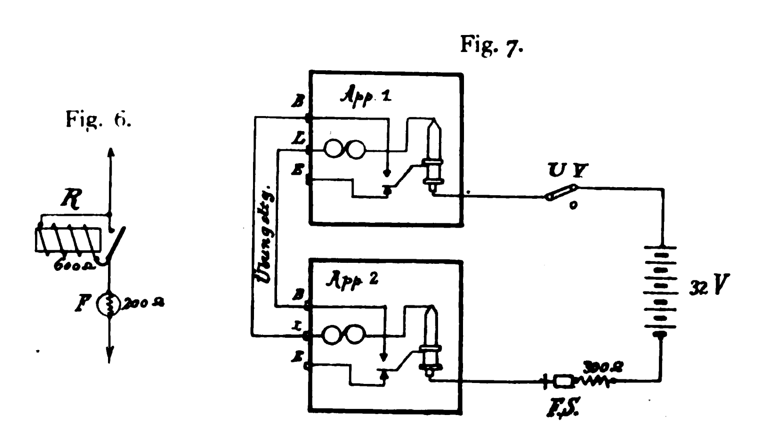
Fig. 4. Fig. 5.



g) Ferndruckerzimmer.

Für die Ferndruckerübungen der Dienstanfänger sind gegenwärtig 6 Ferndrucker aufgestellt, die für Betriebsübungen zu je 2 über einen Umschalter II in besondere Übungsleitungen eingeschaltet werden können.

Fig. 6. Fig. 7.



h) Hughesübungsaal.

Im Hughesübungsaal in der Oranienburger Straße 70 sind 25 Übungs- und 5 Aushilfsapparate vorhanden. Sämtliche Hughesapparate haben mechanische Auslösevorrichtung. Für die Übungen des Dienstes an der Leitung können 6 Apparate durch Umschalter V zu je 2 in 3 Übungsleitungen nach der Schaltung in Fig. 7 eingeschaltet werden.

D. Lehrmittel.

a) Amtsbücherei.

Außer der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie, der Apparatbeschreibung, der Telegraphenbauordnung und der Telegraphenmeßordnung werden vornehmlich folgende Werke zum Unterricht benutzt:

1. für den Unterricht im Telegraphendienste: Strecker, Telegraphentechnik; Noebels, Schluckebier und Jentsch, Handbuch; Kraatz, Maschinen-Telegraphen; Dreisbach, Die Telegraphen-Meßkunde;
2. für den Unterricht im Fernsprechdienste: Hersen und Hartz, Die Fernsprechtechnik der Gegenwart.

b) Besondere Lehrmittelsammlung.

Die Lehrmittelsammlung besteht (hauptsächlich wegen der räumlichen Trennung der Unterrichtsräume) aus vier Abteilungen:

Abt. A: für den Unterricht im Fernsprechdienste,
» B: für den Unterricht der Telegraphen-Dienstanfänger,
» C: für die Winterkurse der Telegraphengehilfen,
» D: für die Hughesübungskurse.

Jede Abteilung ist für sich nach folgenden Unterabteilungen geordnet:

I. Apparate, physikalische und Meßinstrumente;
II. Telegraphenbau-Materialien;
III. Schaltungskizzen.

Die hauptsächlichsten Schaltungen sind im großen Maßstab auf Wandtafeln ausgeführt. Umfangreichere und häufigeren Änderungen unterworfene Schaltungskizzen sind in Sammelmappen eingeordnet; jede Mappe enthält 10 bis 30 Exemplare Skizzen;

IV. Sammlung von Aufsätzen und Verfügungen.

Verfügungen des Reichs-Postamts und der Ober-Postdirektion, die für die Unterrichtserteilung in Betracht kommen, werden getrennt für den Telegraphen- und Fernsprechdienst in besonderen Mappen gesammelt (Verwaltungs- und Betriebsdienst; Technik, Bau und Batterien; Angelegenheiten, die sich im Versuchstadium befinden). Außerdem werden Einzelnummern des Archivs für Post und Telegraphie, die wichtige Aufsätze für den Unterricht enthalten, ebenfalls in getrennten Mappen aufbewahrt;

V. Bücher und Leitfäden für den Unterricht.

In diese Unterabteilung sind solche für den Unterricht unentbehrliche Druckwerke aufgenommen, die nicht im Verzeichnisse der Amtsbücherei aufgeführt sind, z. B. Dienstanweisung für Telegraphengehilfinnen, Bestimmungen über die Benutzung der Fernsprechanschlüsse usw. Dazu gehören ferner solche Anleitungen, die beim Telegraphen-Schulamt entworfen worden sind und den Zweck haben, den Unterricht einheitlich zu gestalten sowie die in einem Wechsel des Lehrpersonals liegenden Übelstände möglichst abzuschwächen; z. B.:

1. Anleitung*) zum Erlernen des Arbeitens am Ferndrucker,
2. Anleitung für die Bedienung der Klappenschränke M 99 zu 20 und 50 Leitungen,
3. Anleitung für die Ausbildung der Dienstanfänger im Telegraphen-Betriebsdienste,

---

*) Anleitungen für die Ausbildung der Dienstanfänger am Klopfer und Morseapparat sind in der Bearbeitung.



4. Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen für die Dienstanfänger im Telegraphendienste,
5. Verzeichnis der mit den Lehrmitteln des Telegraphen-Schulamts ausführbaren Versuche nebst Anleitung für die Ausführung,
6. Anleitung für die Bedienung der Vielfachumschalter nach dem *ZB*-System von Siemens & Halske,
7. Leitfaden für Anwärterinnen (das Wichtigste aus der Physik und Technik),
8. Unterrichtsanweisung für die Lehrerinnen der Anwärterinnenkurse.

E. Lehrpersonal.

Das Lehrpersonal wird von der Ober-Postdirektion aus dem Betriebs- und Aufsichtspersonale der Berliner Fernsprech- und Telegraphenämter ausgewählt. Den praktischen Unterricht im Telegraphendienst erteilen Beamte der Assistentenklasse, im Fernsprechdienste Beamtinnen des Schrankaufsichtsdienstes. Der belehrende Unterricht liegt hauptsächlich in den Händen von Telegraphensekretären. Der wichtigere Unterricht wird von Beamten der höheren Laufbahn geleitet, z. B. der dritte Winterkursus für Telegraphengehilfen (Hilfswissenschaften der Telegraphie, internationaler Telegraphenvertrag), außerdem der Fortbildungsunterricht für die Obersekretäre und Sekretäre des Fernsprechdienstes. Der Einstellung neuer Lehrkräfte geht in der Regel eine Ausbildung beim Telegraphen-Schulamte voraus, die je nach Art der Verwendung des Personals 3 bis 14 Tage dauert und in der Hauptsache den Zweck hat, den Neuling mit den Einrichtungen und der Unterrichtsweise des Telegraphen-Schulamts vertraut zu machen. Das wöchentliche Leistungsmaß des Lehrpersonals ist so bemessen, daß ihm neben der Unterrichtserteilung noch genügende Zeit für die Vorbereitung, Anstellung vorzuführender Versuche usw. bleibt. Die Zahl der wöchentlich zu erteilenden Unterrichtstunden ist deshalb für das Lehrpersonal der praktischen Übungen auf 36, für die Lehrer des theoretischen Unterrichts auf nur 24 Stunden festgesetzt. Jedoch werden diese (Tel.-Sekr.) außerdem zur Beaufsichtigung des praktischen Unterrichts im Fernsprechdienst oder zur Bearbeitung besonderer Angelegenheiten des Unterrichts herangezogen.

Das Lehrpersonal wird dem Telegraphen-Schulamte nach Bedarf zugewiesen; ständige Lehrkräfte sind nur für die telegraphentechnischen Dienstanfängerkurse vorhanden, weil diese Kurse ständig bestehen.

F. Unterrichtserteilung.

a) Allgemeines.

Der Unterricht beim Telegraphen-Schulamte befaßt sich mit der Ausbildung der Dienstanfänger für den Telegraphen- und Fernsprechdienst (Apparatbeamte, Schrankpersonal), mit der Ausbildung an besonderen Apparaten (Hughes, Summer, Ferndrucker) und mit der Fortbildung des Betriebspersonals hauptsächlich beim Übertritt in andere Dienstzweige sowie in technische und Aufsichtstellen. Die Tätigkeit des Telegraphen-Schulamts fällt zum größten Teil in die Wintermonate. Die Hugheskurse bestehen allerdings jährlich von Anfang September bis Ende April. Die Anwärterinnenkurse beginnen dagegen erst Anfang Januar und dauern bis Anfang Juni oder Juli. In den eigentlichen Sommermonaten werden nur die Dienstanfänger für den Telegraphendienst unterwiesen, die zum Beginn des Rechnungsjahrs angenommen werden.

b) Unterrichtskurse und Schülerzahl.

Das zu unterrichtende Personal wird zu Unterrichtskursen von durchschnittlich 20 Teilnehmern vereinigt.

c) Lehrpläne. Unterricht.

Als Richtschnur für den Unterricht dienen den Lehrern einheitlich geregelte Lehrpläne. Diese enthalten außer den Angaben über den zu behandelnden Lehrstoff nebst einer zeitlichen Einteilung auch Hinweise für den Lehrer, wie der Lehrstoff im einzelnen zu behandeln ist, welche Gegenstände besonders hervorzuheben, welche Lehrbücher für den Unterricht zu wählen (vgl. unter D), welche Gegenstände der Lehrmittelsammlung zur Belebung des Unterrichts und zur Veranschaulichung des Vortrags vorzuzeigen, sowie welche Versuche bei der Erklärung wichtiger physikalischer Gesetze usw. den Schülern vorzuführen sind.

Im allgemeinen hält der Lehrer über den zu behandelnden Unterrichtsgegenstand einen Vortrag, an den sich Besprechungen anschließen. Außerdem vergewissert er sich, daß sich die Schüler das Vorgetragene durch häusliches Studium zu eigen gemacht haben. Zu diesem Zwecke haben die Schüler auch kurze schriftliche Arbeiten unter Klausur anzufertigen.

Die unter Db. V erwähnten Anleitungen usw., die den Lehrern als Anhalt für den Unterricht dienen, werden zur Vereinfachung der Unterrichtserteilung auch den Schülern als Lehrbücher eingehändigt.

Bei den praktischen Übungen wird darauf gehalten, daß durch Abwechslung in den Einzelübungen eine Ermüdung der Schüler vermieden wird.

Am Ende der praktischen Ausbildung werden die Übungen möglichst betriebsmäßig gestaltet (vgl. Einrichtungen unter C d), um den Dienstanfängern das Hineinfinden in den praktischen Dienst bei den Verkehrsanstalten zu erleichtern.

d) Schlußprüfungen.

Am Schlusse der Ausbildungskurse für Anfänger in den einzelnen Zweigen des Telegraphen- und Fernsprechdienstes sowie der Winterkurse für Telegraphengehilfen werden von dem Leiter des Telegraphen-Schulamts Prüfungen abgehalten, die in einen praktischen, schriftlichen und mündlichen Teil zerfallen. Das Ergebnis wird in Prüfungszeugnisse für die Personalakten der Beteiligten aufgenommen. Schüler, die die Schlußprüfung nicht bestehen, werden in der Regel auf Antrag des Telegraphen-Schulamts von der Ober-Postdirektion nochmals zum Unterrichte zugelassen. Den Telegraphengehilfen, die die Prüfungen am Schlusse des zweiten oder dritten Ausbildungsjahrgangs nicht bestehen, wird vor Beginn des nächsten Winters nochmals Gelegenheit gegeben, das verlangte Maß an Kenntnissen in einer besonderen Nachprüfung nachzuweisen. Bestehen sie auch dabei nicht, so haben sie an dem Unterrichte zum zweiten Male teilzunehmen.

Für das Rechnungsjahr 1912 ist die Verlegung des Telegraphen-Schulamts in den Posthausneubau Magazinstraße in Aussicht genommen. Die zur Zeit örtlich weit voneinander getrennten Unterrichtsräume werden dann in einem Gebäude untergebracht sein, wodurch die Überwachung des Unterrichts durch die Amtsleitung wesentlich erleichtert werden wird.



Stiftung „Töchterhort" für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten.

Die unter dem Protektorat Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin stehende Stiftung »Töchterhort« für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten hat ihren Verwaltungsbericht für 1911 veröffentlicht. Danach hat sich auch im Berichtsjahre, wie seit mehr als 20 Jahren, die Opferwilligkeit und der Gemeinsinn bei den Beamten und Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in erfreulicher Weise bewährt und die Stiftung Töchterhort in den Stand gesetzt, ihre notlindernde Tätigkeit im umfangreichen Maße auszuüben. Leider haben jedoch die gesamten Einnahmen des Jahres 1911 nicht ganz die Höhe der Jahre 1910 und 1909 erreicht.

Die baren Einnahmen des Töchterhorts haben betragen

	1911		1910		mithin 1911 mehr		mithin 1911 weniger	
	ℳ	Pf.	ℳ	Pf.	ℳ	Pf.	ℳ	Pf.
a) an fortlaufenden Beiträgen	187 092	64	194 056	83	—	—	6 964	19
b) an einmaligen Spenden	12 648	20	13 370	60	—	—	722	40
c) an besonderen Zuwendungen..	6 048	28	10 418	6	—	—	4 369	78
Spenden zusammen....	205 789	12	217 845	49	—	—	12 056	37
d) an Zinsen....................	65 002	93	62 128	64	2 874	29	—	—
e) dazu die Kursgewinne	—	—	306	50	—	—	306	50
im ganzen....	270 792	5	280 280	63	2 874	29	12 362	87
							9 488	58.

An laufenden Beiträgen sind im Jahre 1911 von 56 106 Beamten, d. s. 58,6 v. H., 101 152 ℳ, von 78 897 Unterbeamten, d. s. 63,2 v. H., 85 941 ℳ gezahlt worden, im ganzen also von 135 003 Angehörigen der Verwaltung 187 093 ℳ. Dabei handelt es sich um nur geringe Einzelspenden, deren Gesamtdurchschnitt im Jahre 1911 bei Beamten monatlich 15 Pf., bei Unterbeamten 9,1 Pf. betragen hat. Der Durchschnitt der Einzelleistungen war in früheren Jahren erheblich höher, nämlich

	bei den Beamten Pf.	bei den Unterbeamten Pf.
1893............	26	$11^{1}/_{3}$
1897............	23	$10^{1}/_{4}$
1901............	$18^{2}/_{3}$	$9^{1}/_{4}$
1903............	$17^{3}/_{5}$	$9^{1}/_{3}$
1907............	$16^{1}/_{12}$	$9^{1}/_{3}$.

Von der Gesamtzahl der Reichs-Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalten (ohne Hilfstellen) waren im Jahre 1911 87,7 v. H. mit laufenden Beiträgen beteiligt. In fünf Bezirken sind solche Beiträge von allen Ämtern und Agenturen eingegangen.

Die einmaligen Spenden (12 648 M) sind, nach Abzug eines zur selbständigen Verwendung durch die Bezirksausschüsse bestimmten Betrags von 4 714 M, ebenso wie die besonderen Zuwendungen (6 048 M) dem Kapitalvermögen zu gute gekommen.

Die Gesamteinnahme an Beiträgen usw. seit 1890 bis Ende 1911 ergibt sich aus nachstehender Übersicht.

	Laufende Beiträge		Einmalige Beiträge		Besondere Zuwendungen		Zusammen	
	M	Pf.	M	Pf.	M	Pf.	M	Pf.
Bis Ende 1891, einschl. des Kapitalgrundstocks	45 812	98	124 790	77	—	—	170 603	75
Kalenderjahr 1892	74 254	40	13 137	32	—	—	87 391	72
- 1893	85 455	1	4 130	35	5 836	27	95 421	63
- 1894	87 919	53	5 466	—	7 107	53	100 493	6
- 1895	92 307	52	4 268	92	3 923	8	100 499	52
- 1896	96 428	36	4 975	63	7 664	28	109 068	27
- 1897	99 180	64	6 336	66	3 638	94	109 156	24
- 1898	101 710	38	5 331	64	4 136	20	111 178	22
- 1899	106 281	89	6 731	49	3 319	2	116 332	40
- 1900	113 277	66	5 987	11	4 987	41	124 252	18
- 1901	123 420	54	6 993	53	6 314	81	136 728	88
- 1902	135 874	31	6 940	29	9 838	83	152 653	43
- 1903	146 628	42	7 991	45	4 746	35	159 366	22
- 1904	155 704	17	8 314	87	11 787	85	175 806	89
- 1905	167 560	23	8 072	64	9 935	25	185 568	12
- 1906	182 089	82	14 612	42	6 789	44	203 491	68
- 1907	191 015	79	13 068	89	2 894	71	206 979	39
- 1908	198 607	22	10 628	36	6 238	94	215 474	52
- 1909	202 868	85	24 854	10	6 322	14	234 045	9
- 1910	194 056	83	13 370	60	10 418	6	217 845	49
- 1911	187 092	64	12 648	20	6 048	28	205 789	12
In $21\frac{1}{2}$ Jahren....	2 787 547	19	308 651	24	121 947	39	3 218 145	82.
			430 598 M 63 Pf.					

An Unterstützungen sind im Jahre 1911 vom Hauptausschusse 86 639 M und von den Bezirksausschüssen 91 384 M, zusammen also 178 023 M bewilligt worden (gegen 175 342 M im Vorjahre).

Davon entfielen

	auf Beamtenwaisen	auf Unterbeamtenwaisen
einmalige...	1029 mit 48797 *M*,	1874 mit 71696 *M*
laufende....	195 - 36304 -	168 - 21226 -
zusammen..	1224 mit 85101 *M*,	2042 mit 92922 *M*.

Die Unterbeamtenwaisen werden nach wie vor bei Bewilligung von Unterstützungen in wesentlich größerem Umfange berücksichtigt, als dies nach § 5 der Satzungen zu geschehen hätte. Im Geschäftsjahre 1911 mußte die Mindestsumme der Unterstützungen für Unterbeamtentöchter 77173 *M* betragen, so daß den Unterbeamtentöchtern, die 92922 *M* erhalten haben, aus den für sie nicht vorbehaltenen Mitteln noch 15749 *M* zugeschossen worden sind. Im ganzen sind bisher den Unterbeamtentöchtern über den ihnen satzungsgemäß zustehenden Anteil hinaus 130000 *M* an Zuschüssen dieser Art zugewendet worden.

Die vom Hauptausschuß und von den Bezirksausschüssen insgesamt bewilligten einmaligen Unterstützungen sind gewährt worden:

wegen Krankheit der Waisen..............	in	1286	Fällen mit	52736 *M*,
zur Ausbildung.........................	-	140	- -	8505 -
zur Beschaffung von Kleidern............	-	439	- -	16100 -
zur Einsegnung.........................	-	86	- -	3700 -
für Sommerpflege.......................	-	199	- -	9999 -
aus anderen Gründen....................	-	753	- -	29453 -.

Der Durchschnitt der vom Hauptausschusse bewilligten einmaligen Unterstützungen stellt sich bei den Beamtentöchtern auf 53 *M* 63 Pf. und bei den Unterbeamtentöchtern auf 42 *M* 16 Pf., während die entsprechenden Summen für die Bezirksausschüsse 46 *M* 12 Pf. und 36 *M* 97 Pf. ergeben.

An laufenden Unterstützungen sind im Jahre 1911 gezahlt worden 57530 *M* (gegen 54525 *M* im Jahre 1910, 51230 *M* im Jahre 1909 und 47670 *M* im Jahre 1908). Die laufenden Unterstützungen beruhen in erster Linie auf den Zinserträgnissen beim Hauptausschusse. Diese haben im Jahre 1911 62850 *M* betragen. Davon standen nach Abzug des satzungsgemäß zu kapitalisierenden Anteils (1/4) dem Hauptausschusse für Unterstützungszwecke nur 47138 *M* zur Verfügung, also ein Betrag, der zur Deckung der laufenden Unterstützungen noch nicht ausgereicht hat. Es erscheint zur Zeit nicht ratsam, den dem Kapitalvermögen aus den Zinseinnahmen zuzuführenden Anteil herabzusetzen, da die laufenden Unterstützungen offenbar noch nicht auf dem Punkte des Beharrungszustandes angelangt sind. Da sich das Stiftungsvermögen mit 4 v. H. verzinst, so setzt eine Erhöhung der laufenden Unterstützungen um 3000 bis 4000 *M* im Jahre eine Vermehrung des Kapitalvermögens um 75000 bis 100000 *M* voraus. Die wiederholt ausgesprochene Bitte, das Kapitalvermögen des Hauptausschusses durch außerordentliche Überweisungen möglichst zu stärken, wird deshalb von der Stiftungsverwaltung im gegenwärtigen Verwaltungsbericht erneuert.

Durch die im Jahre 1911 gezahlten laufenden Unterstützungen mit 57530 *M* und die 120493 *M* an einmaligen Unterstützungen, im ganzen 178023 *M*, haben die bis Ende 1911 aus Töchterhortmitteln gewährten Unterstützungsbeträge die zweite Million Mark überschritten.

In den einzelnen Jahren sind gezahlt worden, und zwar

im Jahre	auf Anweisung des Hauptausschusses einmalige Unterstützungen		auf Anweisung des Hauptausschusses laufende Unterstützungen		von den Bezirksausschüssen (einmalig)		zusammen	
	ℳ	Pf.	ℳ	Pf.	ℳ	Pf.	ℳ	Pf.
1891 (vorbereit. Ausschuß)	3 302	40	—	—	—	—	3 302	40
1892 (- bis 2./11.)	3 928	75	—	—	—	—	3 928	75
3./11. bis 31./12.	999	—	—	—	15 521	—	16 520	—
1893	4 653	50	6 025	—	28 971	79	39 650	29
1894	4 433	—	9 080	—	34 738	—	48 251	—
1895	6 450	—	10 145	—	36 711	75	53 306	75
1896	8 905	—	14 530	27	38 983	—	62 418	27
1897	8 375	—	18 170	83	40 808	50	67 354	33
1898	10 960	60	19 920	84	42 212	80	73 094	24
1899	14 874	30	20 259	17	42 761	—	77 894	47
1900	15 254	80	22 824	20	45 978	90	84 057	90
1901	15 826	60	25 980	85	48 226	80	90 034	25
1902	16 527	35	28 585	3	54 855	50	99 967	88
1903	18 907	60	31 799	98	60 180	50	110 888	8
1904	21 465	35	35 324	16	62 662	57	119 452	8
1905	23 513	20	38 824	99	72 861	50	135 199	69
1906	25 988	70	41 685	83	79 392	85	147 067	38
1907	28 185	35	43 449	19	85 620	35	157 254	89
1908	28 290	80	47 670	1	89 224	35	165 185	16
1909	28 658	60	51 230	2	95 942	39	175 831	1
1910	27 897	90	54 525	1	92 919	55	175 342	46
1911	29 109	10	57 530	19	91 383	72	178 023	1
im ganzen	346 506	90	577 560	57	1 159 956	82	2 084 024	29.

Vom Gesamtbetrage haben die Unterbeamtentöchter mehr als die Hälfte (nämlich 1 054 267 ℳ) erhalten, während z. B. ihr Anteil am Kapitalvermögen nur 31,8 v. H. ausmacht.

Das Kapitalvermögen des Hauptausschusses ist von 1 577 971 ℳ Ende 1910 auf 1 664 016 ℳ — einschließlich 529 041 ℳ Unterbeamtenanteil — angewachsen. Die Zunahme beträgt 86 045 ℳ gegen 95 707 ℳ im Jahre 1910 und 109 691 ℳ im Jahre 1909. Unter Hinzurechnung von 46 085 ℳ Beständen der Bezirksausschüsse ergibt sich für Ende 1911 ein Gesamt-Stiftungsvermögen von 1 710 101 ℳ.

An Verwaltungskosten sind im Berichtsjahr aufgewendet worden beim Hauptausschusse 2 077 ℳ, bei den Bezirksausschüssen 2 166 ℳ und bei den Vertrauensmännern 66 ℳ, zusammen 4 309 ℳ, d. s. 1,6 v. H. der Gesamteinnahme von 270 792 ℳ. Die Mehrkosten gegen 1910 in Höhe von 706 ℳ finden darin ihre Erklärung, daß im Jahre 1911 der Bedarf an Formularen für einen dreijährigen Zeitraum angeschafft und dafür die Summe von rund 1 000 ℳ verausgabt worden ist. Die Mitglieder des Hauptausschusses und der Bezirksausschüsse sowie die Vertrauensmänner versehen ihre Geschäfte ehrenamtlich ohne jede Vergütung.

Geschichte des Postwesens in den Hohenzollernschen Landen.

Nach archivalischen Quellen bearbeitet vom Ober-Postpraktikanten Thele in Berlin.

(Fortsetzung.)

Das Postwesen in Hohenzollern-Sigmaringen bis 1829.

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts lagen im Fürstentume Hohenzollern-Sigmaringen und in den zugehörenden Herrschaften Haigerloch und Wehrstein die Verkehrsverhältnisse ähnlich wie im Fürstentume Hohenzollern-Hechingen. Regelmäßige Postverbindungen waren nicht vorhanden. Den Nachrichtendienst versahen die Metzger und besondere Boten. Wie aus einem Vermerk in dem Stadt-Gerichtsprotokoll der zum Fürstentume gehörenden Stadt Haigerloch vom Jahre 1678 hervorgeht, waren die Metzger durch die Metzgerordnung verpflichtet, wenigstens zwei Postpferde zu halten. Sie erhielten für das Pferd und den Tag 24 Kr. Die Metzger wurden auf die Metzgerordnung vereidigt. Nach der Bürgermeistereirechnung der Stadt Haigerloch vom Jahre 1675/6 wurden für 2 Pferde als Vorspann zur Beförderung eines kranken Offiziers 40 Kr. und den Boten für Beförderung je eines Schreibens an das Oberamt in Rottenburg (Neckar) 20 und 18 Kr. gezahlt.

Kaum eine Meile von der Residenzstadt des Fürsten entfernt, durchschnitt der wichtige Reichspostkurs Ulm–Schaffhausen auf der Strecke Mengen–Meßkirch hohenzollernsches Gebiet. Eine Station im Lande selbst bestand jedoch nicht. Die genannte Postverbindung brachte dem Fürsten keinen Nutzen, sondern nur Lasten, denn nach den erlassenen kaiserlichen Postpatenten hatte die fürstliche Herrschaft die Verpflichtung, den Postweg stets im brauchbaren Zustande zu erhalten. Diese Verpflichtung bildete die Quelle langjähriger Reibereien mit dem Ulmer Reichspostmeister Bernhardin Pichelmayer, dem das Reichspostwesen in Oberschwaben unterstellt war. Die Streitigkeiten entstanden in der Regel dadurch, daß Pichelmayer die Instandsetzung des Postwegs verlangte, während die fürstlichen Behörden deren Notwendigkeit bestritten und sich ihrerseits darüber beklagten, daß die Postillione eigenmächtig und ohne zwingenden Grund vom vorgeschriebenen Postweg abwichen und die herrschaftlichen Wiesen und Äcker und die der Untertanen beschädigten. Der nachstehende Brief Pichelmayers vom 15. Juni 1693 an die fürstliche Regierung in Sigmaringen läßt erkennen, zu welchen Folgen die widerstrebenden Interessen der beiden Parteien führten:

»Monsieur Kürßinger Conseiller et grand Bailif de la Maison de Sigmaringen à Sigmaringen.

Meine hochgeehrtisten Herrn mit diesen zu belestigen bin ich herzu von Ambtswegen bemüßiget, Indeme die hoche Gralitet sich beklagt und gegen hiesigen Ambt resentirt, daß die ordin. auß der Schweiz, und sonderbar bey diesen gefehrlichen coniunctionen auß dem Schwarzwaldt merckhlich spath einlaufen, wardurch dem Heyl. Röm. Reich großer Schaden ervolgen khundte, mir dahero Ambtshalber obgelegen sein lassen solle die mir untergebenen Posten zu mehrerer diligenze anzuhalten damit man sich wider meiner saumbsall nit Allerhöchsten orthen beschweren müsse, über welches den Posthaltern aufs schärfste



zugesprochen, die ihnen aberkaufte stundten zu beobachten, es entschuldiget sich aber einer so woll alß der andere, daß ihnen nit möglich sonderbahr nachts Zeit durch die Wälder vortzukommen und die Ihnen ausgedingte stundt (so es auch Ihr leib und leben kosten solle) zu observiren, weillen die Pauern zu Krauchenwiß Simmaringer Herrschaft durch das Dorf zu reiten nit mehr gestatten: sondern haben wollen in dem grundlosen nächtlicher Zeit sehr gefährlichen und finsteren Wald zu reiten. Wie sy dan denen Postillonen auf leib und leben nachsezen mit gablen und s. v. müsthäggen nachlauffen, also daß unfehlbar wanns ihnen nit entrinnen schon ein oder der andere Todtschlag erfolgt wer, bei welcher bewandtnuß dann sich khein Khnecht mehr zu Führung der Posten gebrauchen lassen will. Sintemahlen aber bey diesen betrangten leidigen Zeiten*) die höchste notdurft erfordert, auch die Allerhöchste Kayserl. intention lauth beyliegenden Patents Abtruck dahin abzillet, daß für die zu Khays. höchst angelegensten und des Reichs diensten und nuzen bestelte Posten die negst- und beste weg außgezeügt, auch Prüggen steeg und weg repariret und unterhalten werden sollen, und mir wol wissent ist, daß Mein hochgeehrtester herr zu befürdterung des publici hierzur ganz geneigt, Alß haben auß bestem Vertrauen von Ambtswegen bitten wollen, denen Unterthanen zu Krauchenwießen zu bevelchen, daß sy die Postillone nit in den unbrauchparen waldt zwingen sondern durch die Dörffer reitten: auch wo es nöttig Prüggen weg und steeg (doch für die Post allein) machen undt unterhalten lassen sollen, so man von Ambts wegen höchsten orthen anzuordnen nit unterlassen wirdt, ich aber verharre bestendtig

Ulm den 15. Juny 1693

M. gg. E. Hochgeehrtesten herren Obligst Diener

Bernardin Pichelmayern
Reichs-Postmaister allda.«

In dem diesem Briefe beigefügten, an die Kurfürsten und Stände gerichteten Erlaß des Kaisers Leopold vom 2. April 1691 heißt es:

»Und geben Ew. pp. gnädiglichst hiemit zu vernehmen, was massen Uns glaubwürdig vorgebracht worden, wie daß Unseren dem Heil. Röm. Reich hin- und her lauffenden Posten auf denen gantz grundlosen Landstrassen nicht fortkommen könten und sonderlich bey anlauffendem Wasser Knecht und Pferdte an den tieffen Moßgräben in Leib- und Lebens-Gefahr stehen und dahero die nöthige Correspondenz und Expeditiones in rechter Zeit und Stund ein und andern Orts nicht eingeliefert noch die weitere als etwa in Niederland, Holland und Engelland wie auch gegen Norwegen und Schweitz abgehende Ordinarien nicht erreichet werden könnte. Als gesinnen Wir an Ew. Ld. Ld. And. And. freund- Vetter- Oheimb gnädiglich und gnädigst und begehren an Euch hiemit daß Sie die Post-Weege in dero Churfürstenthumb, Fürstenthumb, Lande und Gebieth, jedoch der Post allein zu nutzen auszeichen, und repariren, auch Steeg und Brucken vorsehen und unterhalten lassen, damit die Correspondentz desto besser und geschwinder auch ohne Klag fortgeführet werden möge.«

*) In jene Zeit fallen die Eroberungskriege Ludwig XIV., in deren Verlauf das südwestliche Deutschland furchtbar verwüstet wurde.

In Verfolg der Beschwerde des Pichelmayer wurde der Postweg im Hohenzollernschen durch den Sigmaringer Oberforstmeister und den Meßkircher Postmeister beritten, worauf die Regierung einige Verbesserungen anordnete. Der Postweg führte von Mengen über Ennentach, durch Ruolfinger Gebiet in die herrschaftlichen und Stadt Sigmaringer Waldungen, und von da über Ablacher Gebiet durch die Ortschaft Menningen nach Meßkirch. Die Postillione hielten aber trotz der vorgenommenen Ausbesserungen häufig den Postweg nicht inne und verursachten öfters Flurschäden, wogegen die Bauern sich energisch wehrten, indem sie die Postillione mit Prügeln bedrohten. Überhaupt scheinen die Postreiter in jener Gegend sehr unbeliebt gewesen zu sein, denn aus dem umfangreichen Schriftwechsel zwischen Pichelmayer und der Regierung zu Sigmaringen ist zu ersehen, daß die Einwohner trotz wiederholter Verwarnung durch die Regierung ihnen die Wege durch die Ortschaften verboten, obwohl diese Wege dem öffentlichen Verkehre dienten. Hiergegen erhob Pichelmayer Einspruch in einem Schreiben an den hohenzollernschen Kanzler vom 27. August 1699, das folgenden Wortlaut hat:

»Hochwohl Edel Gestrenge Edel Veste und Hochgelehrte, sonders Hochgeehrte Herren.

Ich bin der gäntzlichen Hoffnung gestanden, meine hochgeehrte Herren würden die Jedem unpartheyisch gesinten offenbahr unter Augen liegende aequität der Behörde nach reflectiren, daß gemeinnützige Reichs-Postwesen zu befördern und mithin dem Kays. allergdsten Patente gemeß mit verfügender auszeignung eines anständigen sichern so zu finstern nacht als Tagszeiten passabler straßen die geziemende allergehorsambste folg zu leisten von selbsten incliniren, so habe aber aus deroselben beliebten widerantwort daß gegenspihl und soviel zwar zu vernehmen gehabt ob die Postillionen ohnedem ieder Zeit den Wald passirt und erst neuerlich, als daß Wintereyß die Bäume übel beschädiget und der Walt verfället worden, solchen zu decliniren und diesen ietzigen gesucht haben, meine Hochgeehrte Herren dahero, nachdem der alte weg widerumb genugsamb ausgeraumbt und repariret, die Postillionen hiermit darrin widerrumb angewiesen haben oder dieselbe durch unbeliebige Mittel darzu necessitiren und zur satisfaction de facto anhalten lassen wollten.

Nunn verhalte rückandwortlichen nit, und lasse meinerseits dahingestellt sein, daß vor Zeiten die alte Straß durch den Waldt von denen nur zu tags passirenden Posten gebraucht worden, es ist aber bekand, daß dieser Post Cours erst bey den vergangenen frantzösischen Kriegszeiten aus empfangener allergdst. Kays. special Befelch aufgestellet worden, mithin denen Posthaltern obgelegen gewest, zu Beförderung der speditionen, den best und sichersten Weg auszusuchen, da sich öfters ergeben, daß die Postillonen in dem finstern Wald verirret, oder die Passage so übel constituirt und sehr gemächlich, auch nit ohne Leib und Lebensgefahr durchzukommen gewest, benebens aber die ordinarien umb viel stund nicht ohne des Publici größte Beschwerd zu spat eingetroffen; so ist diese Straße durch den Wald seiner naturailen situation und nachtlicher finstere zum Postgebrauch nicht allerdings reparabel; neben deme so schon auff allen falß die Waldstraß in dem Simmerisch etwas reparirt, iedoch in dem Mößkirchischen, oder anderen vor und nach gelegenen Territoriis alles noch in dem alten ruinirten stand sein solle, also daß man vom Kays. Reichs-Postambts wegen,



die Posthalter durch den Wald nicht mehr forciren kan, außer man wolle den gantzen Cours welcher jedoch in die exteras regiones als Frankreich, Holland und Engelland die sonderbahr bey diesen gefährlichen conjuncturen höchst angelegener correspondentien unumbgänglich zu überführen hat weg so ungewiß als unsicherer und spater einkunft der ordinari Posten bey denen Ämbtern in eine gantze Zerrüttung strecken, sondern pravalirt sich ein für allemahl der Kays. Patenten, welche die Verordnung und auszeignung der negst und bequemsten Gelegenheiten zu denen Postwegen allergdgstns injungiren.

Wirdt nun von Meinern hochgeehrten Herren diese Auszeignung ferneres also oppugnirt, auch ob der rescribirten thätlich abtreibung beharret, muß gleichwohlen an sein allerhöchstes gehöriges orth der recours genommen, Patentmäßig von ambtswegen allerunterthgst berichtet und von dorten die unzweifflich-nachtrucksame-Manutenenz erwarthet werden. Ich getröste mich aber zu denenselben der gueten Hoffnung Sie werden dero Beywohnenden hochrühmblich Conduite nach der sachen umbstände consideriren und dem Reichspostwesen die gebühr zu deferiren von selbsten geneigt sein. Gleichwie man ein solches von Reichs-Postambt wegen gehöriger aller und höchster orthen zu depraediciren, auch sonsten in allen begebenheiten dienstannemblich zu erwidern niemahlen ermangeln ich aber en particulier stehts verbleiben werde

Meiner hochgeehrten Herren
dienstobligirt und beflüssenst alzeit

Bernhardin v. Pichelmayr.

Lindau, 27. August 1699.«

An Deutlichkeit ließ dieses Schreiben nichts zu wünschen übrig. Es scheint auch seine Wirkung nicht verfehlt zu haben, denn die Akten enthalten keine weiteren Fälle der Belästigung von Postillionen.

Wie aus mehreren Postgeldrechnungen des Postamts in Cannstatt für die Jahre 1701 bis 1706 hervorgeht, vermittelte dieses zu jener Zeit den Briefverkehr der fürstlichen Herrschaft zu Sigmaringen. Bei der weiten Entfernung (2 bis 3 Tagereisen) war dies mit großen Umständlichkeiten verknüpft. Der Fürst von Hohenzollern-Sigmaringen wandte sich daher unterm 20. Januar 1707 an den Fürsten von Thurn und Taxis mit der Bitte, die an dem Schaffhausen-Ulmer Kurse gelegene Poststation in Mengen nach der Residenzstadt Sigmaringen oder wenigstens nach dem benachbarten hohenzollernschen Orte Bingen zu verlegen, damit sein Land auch der Vorteile einer geregelten Postverbindung teilhaftig werde. Nachdem der Fürst von Thurn und Taxis zunächst versichert hatte, er werde alles tun, was in seinen Kräften stehe, lehnte er unterm 26. Februar 1707 die Verlegung der Posthalterei von Mengen nach Sigmaringen ab, weil dadurch für den Postillion ein Umweg von 2 Stunden verursacht würde und außerdem der Weg von Riedlingen nach Sigmaringen über Berge und durch dichte Wälder führe und im Winter unpassierbar sei. Dagegen führe der Weg von Riedlingen nach Mengen über ebenen Wiesenboden. Wenn der Wunsch des Fürsten, eine eigene Poststation zu besitzen, auch nicht in Erfüllung ging, so erreichte er wenigstens, daß die Sendungen des Hofes und der Regierung bei dem nur 2 Stunden von Sigmaringen entfernt gelegenen Postamt in Mengen abgeholt und aufgeliefert werden konnten. Die Postgeldrechnungen weisen ziemlich hohe Beträge auf, was auf einen regen Briefverkehr schließen läßt. Das Porto wurde vom Postamte Mengen oft auf längere Zeit gestundet. Am 26. Fe-



bruar 1730 schrieb der Fürst von Hohenzollern-Sigmaringen eigenhändig an die Taxissche Behörde, der Posthalter in Mengen sei bei ihm gewesen und habe vorgebracht, das Postamt in Ulm sei der Meinung, er (der Posthalter) halte das Geld aus dem fürstlichen Konto zu seinem eigenen Gebrauche zurück. Dies sei unrichtig, der Mengener Posthalter sei ein guter ehrlicher Mann, die fürstliche Kasse könne aber jetzt wegen vieler anderer Geldausgaben ihre Schuld nicht begleichen, dies solle jedoch sobald als möglich geschehen.

Im Jahre 1730 machte der Fürst einen neuen Versuch, die Verlegung des Postkurses Ulm–Riedlingen–Mengen–Meßkirch–Schaffhausen und die Einrichtung einer Poststation in Sigmaringen bei dem Fürsten von Thurn und Taxis durchzusetzen. Er bat, den Plan durch das Postamt in Ulm unter Zuziehung eines seiner Räte nochmals gründlich prüfen zu lassen. Gegenwärtig müsse er viermal wöchentlich 2 Stunden weit auf die Post nach Mengen schicken, um die Briefe hinbringen und abholen zu lassen. Außerdem erhalte er die »Insbruckische Correspondenz« sehr unregelmäßig. Taxis lehnte aber aus den nämlichen Gründen wie im Jahre 1707 ab. Ebenso ließ er den Antrag des Fürsten von Hohenzollern-Sigmaringen, ihm »gegen ein gewisses jährliches tractat« freie Beförderung der herrschaftlichen Sendungen zu gewähren, keine Berücksichtigung zuteil werden, weil dieses Verfahren zu vielen Mißbräuchen geführt habe. Dies sei besonders durch Einschließen portopflichtiger Briefe in die portofreien geschehen, und wenn dies auch bei der hohenzollernschen Regierung nicht zu befürchten sei, so könnte die Gewährung der Portofreiheit doch zu Berufungen führen. Er beabsichtige, die Portoaversa überhaupt nach und nach wieder abzuschaffen. Bei dieser Gelegenheit schrieb der hohenzollernsche Kanzleidirektor Motz in Sigmaringen an den Taxisschen Postmeister in Ulm, »daß bey gutter und leidentlicher einrichtung (des aversums) eine jährliche Erkenntlichkeit gegen Euer Wohlgebohren mit einem Stück Wildpreth nit ermangeln dürfte«. Aber auch dieses lockende Versprechen half nichts.

In den folgenden Jahrzehnten beantragte der Fürst von Hohenzollern-Sigmaringen noch mehrfach die Einrichtung einer Poststation in seiner Residenz und die Verlegung des Postkurses Riedlingen–Meßkirch über Sigmaringen, doch stets ohne Erfolg. Taxis begründete seine ablehnende Haltung mit der angeblich schlechten Beschaffenheit der Wege im Hohenzollernschen, mit der Verzögerung der Briefschaften durch den Umweg über Sigmaringen und mit dem Widerstande des Posthalters in Mengen, der dadurch sein Amt verlieren, wahrscheinlich »einen Lehnrößler abgeben« und als solcher die Reichspost schädigen würde. Eine Verzögerung der Briefschaften müsse unbedingt vermieden werden, weil auf dem Kurse Schaffhausen–Meßkirch, Mengen–Ulm die sämtlichen Sendungen aus der Schweiz nach dem nördlichen Deutschland befördert würden.

Im Jahre 1743 sagte endlich Taxis die Verlegung des Kurses zu, sie scheiterte aber schließlich daran, daß das vorderösterreichische Oberamt Nellenburg (Stockach) Schwierigkeiten machte und der Kurfürst von Mainz als Reichs-Post-Protektor dem Fürsten von Thurn und Taxis den Rat erteilte, auf dem vorderösterreichischen Gebiet in Postsachen keine Veränderungen vorzunehmen.*)

*) Die Bodenseegegend und das südliche Baden gehörten damals zu Vorderösterreich, das da schon vor dem Dreißigjährigen Kriege eine Anzahl Postkurse eingerichtet hatte. Allmählich setzten sich neben der vorderösterreichischen Post die Reichsposten fest, und es entstand nun zwischen beiden ein lebhafter Wettbewerb, der erst im Jahre 1777 ein Ende nahm, als dem Fürsten von Thurn und Taxis das ganze vorderösterreichische und vorarlbergische Postwesen gegen eine jährliche Zahlung von 15 000 fl. in Pacht gegeben wurde. Die Stadt Mengen gehörte 1743 zur vorderösterreichischen Amtmannschaft Stockach.

Da der Mangel einer Poststation in Sigmaringen sich mit dem zunehmenden Verkehr aber immer fühlbarer machte, brachte der Fürst trotz der vielen vorhergegangenen Mißerfolge im Jahre 1769 von neuem die Einrichtung einer Poststation in Sigmaringen und die Verlegung des Postkurses Riedlingen–Mengen–Meßkirch bei dem Reichs-Post-Generalat in Anregung. Taxis schien auch nicht abgeneigt, dem Wunsche des Fürsten zu entsprechen, aber auch dieses Mal tauchten im letzten Augenblick unüberwindliche Schwierigkeiten auf. Während die Verhandlungen mit Taxis noch schwebten, erhielt der Fürst von Hohenzollern-Sigmaringen von der vorderösterreichischen Regierung in Freiburg (Breisgau) die beiden nachstehenden Schreiben:

»Durchlauchtigster Fürst: Gnädiger Herr!

Es ist uns die unerwarthete Anzeige geschehen, daß von Seiten des Herrn Fürsten von Taxis eine ganz neue Reichs-Post in Sigmaringen aufgestellt, auch die route über Langenenslingen, Wilflingen bis Sigmaringen und so weiters nach Mößkirch instradiret werden wolle.

Gleichwie nun ein solches Vorhaben dem Allerhöchsten aerario und sonderlich der österreichischen Stadt Mengen äußerst nachtheilig ist. Also versehen wir uns Euer Fürstliche Durchlaucht werden nach Hochdero bekannten Devotion gegen das allerdurchlauchtigste Erzhauß Österreich, die Aufstellung einer Reichs-Post in Sigmaringen, auf keine Weise zu gestatten, auch von der Einleitung ermelter route abzustehen belieben. Womit Euer Fürstlichen Durchlaucht uns gehorsamen Fleisses empfehlen

Euer Fürstlichen Durchlaucht
Gehorsam geflissenste
Ihrer Kaiserl. Königl. Apostol. Maj.
Reggs und Kammer-Präsident, auch
Räthe in Ö. Vorlande.

Freyburg 23. X bris 1769 N.«

Diesem Schreiben folgte bald ein zweites mit nachstehendem Wortlaut:

»Durchlauchtigster Fürst, gnädiger Herr!

Wir haben bey Ihre Kais. Königl. Apost. Maj. von dem Vorhaben des Herrn Fürsten von Taxis, in Sigmaringen eine Reichs-Post zum Nachtheil des höchsten aerarii anzulegen, die allerunterthänigst schuldige Anzeige gemacht.

Zumalen nun dem allerdurchlauchtigsten Erzhauß über Sigmaringen die Landeshohheit zustehet. So verordnen allerhöchst dieselbe per decretum ex Cancell. aulica vom 10. et 22. dieses Euer Fürstlichen Durchlaucht die Einname einer Reichs-Post in Sigmaringen zu untersagen.

Wir befolgen dieses mittelst gegenwärtiger gehorsamen Eröffnung sothan. Allerhöchster gesinnung und empfehlen Euer Fürstlichen Durchlaucht uns anbey gehorsamen Fleißes

Euer Fürstlichen Durchlaucht
gehorsam geflissenste
Ihrer Kais. Königl. ap. Maj. Regierungs und Kammer-Präsident,
auch Räthe in Ö. Vorlande.

Freyburg den 24. März 1770 N.«

Dieses Verbot der Aufnahme einer Poststation in Sigmaringen berührt um so eigentümlicher, als die Kaiserin Maria Theresia kurz darauf durch einen Erlaß vom 1. September 1770 angeordnet hat,

> »daß von Unserer in Ober- und Vorderösterreichischen Postwesen aufgestellten Hof-Commission wo immer es nötig wird befunden werden, sonderlich in den Städten und Märkten, wo keine Posten bis nun zu angeleget sind, ein tauglicher Briefsamler oder Spediteur angestellet werden solle, damit bey selbigem alle Briefe dieses Orts und desselben Nachbarschaft, gleich einer jeden anderen Poststation, aufgegeben und abgenommen werden können«.

Während man also in den eigenen Landen alle Verbesserungen auf dem Gebiete des Postwesens verordnete, untersagte man den Reichsständen, für ihr Gebiet das nämliche zu tun. Wir haben hier ein trauriges Beispiel für die innere Zerrissenheit des Deutschen Reichs in jener Zeit und einen neuen Beweis von Interessenpolitik, von der selbst das Postwesen nicht verschont wurde.

Einen nachhaltigen Eindruck scheinen übrigens die Verbote auf die Regierung in Sigmaringen nicht gemacht zu haben, denn im Jahre 1788 trat sie von neuem an Taxis heran mit der Bitte um Errichtung einer Poststation in Sigmaringen und einer solchen in Haigerloch. Erste lehnte die Taxissche Generaldirektion ab, weil der damalige Zustand des Postwesens in jener Gegend eine solche Maßnahme nicht gestatte. Was die Haigerlocher Post anlange, so sei beabsichtigt, zur Herstellung einer Verbindung zwischen Sigmaringen und Haigerloch den zwischen Meßkirch und Hechingen bestehenden wöchentlich zweimaligen Reitpostkurs*) über das in der Nähe von Sigmaringen gelegene Dorf Laiz zu führen und dort einen Expeditor anzustellen. Bei diesem könnten die Briefe nach Haigerloch aufgegeben, mit der Reitpost nach Hechingen befördert und da dem Amtsboten nach Haigerloch mitgegeben werden. Dieser Plan genügte aber der Regierung in Sigmaringen nicht, und zwar mit Recht, denn nach einem Gutachten der Reichs-Posthalterei Hechingen vom Jahre 1792 hätte nichts im Wege gestanden, den Reitpostkurs Hechingen–Meersburg über Ebingen–Sigmaringen–Pfullendorf–Salem anstatt über Meßkirch zu führen, das ohnehin schon mehrere sehr gute Postverbindungen besaß. Der Weg wäre sogar noch kürzer gewesen. Die Revolutionskriege und die Auflösung des Reichs-Postwesens um die Wende des 18. Jahrhunderts setzten schließlich den Verhandlungen mit dem Fürsten von Thurn und Taxis ein Ziel. Bemerkenswert ist aber die Tatsache, daß das fürstliche Haus Hohenzollern-Sigmaringen trotz seiner ein ganzes Jahrhundert hindurch fortgesetzten Bemühungen es nicht vermocht hat, eine Poststation für die Residenzstadt von dem Fürsten von Taxis zu erlangen.

Der Reichsdeputationshauptschluß vom Jahre 1803 und die Rheinbundsakte vom Jahre 1806 brachten dem Fürstentum einen bedeutenden Gebietszuwachs. Dieser bestand in den Herrschaften Glatt mit Dettingen, Dießen, Neckarhausen, Dettensee, den Klöstern Beuron, Klosterwald, Habsthal, Inzigkofen und den Herrschaften Achberg und Hohenfels; gleichzeitig wurde mit dem Fürstentum die Landeshoheit über die reichsritterschaftlichen Herrschaften Gammertingen und Hettingen, die fürstlich Fürstenbergischen Herrschaften Trochtelfingen und Jungnau, einen Teil der Herrschaft Meßkirch und die

*) Gemeint ist der im Jahre 1777 eingerichtete Postkurs zwischen Stuttgart und Meersburg über Tübingen, Hechingen, Ebingen, Meßkirch.

fürstlich Thurn und Taxisschen Herrschaften Straßberg und Ostrach*) verbunden. In allen diesen neu erworbenen Landesteilen befand sich keine Postanstalt. Allein in dem bisher reichsritterschaftlichen Gammertingen bestand seit 1776 eine Taxissche Relais-Poststation für den Kurier- und Extrapostverkehr, die sich aber mit der Beförderung von Briefen und Paketen nicht befaßte, also keine eigentliche Postanstalt war. Der Gebietszuwachs des Fürstentums brachte eine starke Vermehrung des Briefverkehrs der fürstlichen Behörden mit sich, das Bedürfnis zur Errichtung einer Postanstalt trat immer dringender hervor. Nachdem das Königreich Württemberg im Jahre 1806 eine eigene Landespostanstalt errichtet und auch das Postwesen im Fürstentume Hohenzollern-Hechingen in seine Verwaltung genommen hatte, blieb dem Fürsten von Hohenzollern-Sigmaringen nichts anderes übrig, als gleichfalls für seine Lande Anschluß an die württembergische Landespostanstalt zu suchen. Die zu diesem Zwecke mit Württemberg gepflogenen Verhandlungen waren bereits dem Abschlusse nahe, als die durch den Krieg Napoleons gegen Rußland im Jahre 1812 hervorgerufenen dringlicheren Regierungsorgen**) ihr vorzeitiges Ende herbeiführten und das Zustandekommen des Postvertrags mit Württemberg einstweilen hinderten.

Die Wiener Bundesakte schaffte dem Taxisschen Postwesen wieder eine neue feste Grundlage. Bald darauf richtete der Fürst von Thurn und Taxis auch sein Augenmerk auf die Erlangung des Postregals im Fürstentume Hohenzollern-Sigmaringen. Er bediente sich dazu einer Vertrauensperson, nämlich des in der Taxisschen Herrschaft Ostrach tätigen hohenzollernschen Oberamtmanns Hofrats Widmann. Im Jahre 1817 fand zwischen dem Taxisschen dirigierenden Geheimen Rat Grafen Westerholt in Regensburg und Widmann ein Briefwechsel statt, aus dem hervorgeht, daß die Regierung in Sigmaringen nicht abgeneigt war, das Postwesen an Taxis zu übertragen. Widmann teilte mit, daß der hohenzollernsche Bundestagsgesandte sich dem General-Postdirektor v. Vrints-Berberich gegenüber bereits in diesem Sinne geäußert habe, die Regierung lege aber Wert darauf, daß Taxis zunächst seine Verhandlungen mit Württemberg zu Ende führe. Da diese sich aber noch hinzögerten und nicht abzusehen war, welchen Ausgang sie nehmen würden, sah sich der Fürst von Hohenzollern-Sigmaringen schließlich veranlaßt, das Anerbieten Württembergs, in dem Fürstentume württembergische Posten einzurichten, anzunehmen. Unterm 1./9. Februar 1819 kam zwischen dem Fürsten von Hohenzollern-Sigmaringen und dem Könige von Württemberg ein Postvertrag zustande, dessen wichtigere Bestimmungen im folgenden wiedergegeben sind: Der Fürst von Hohenzollern-Sigmaringen verpflichtet sich, die königlich württembergische Post in seinem ganzen Fürstentume dergestalt aufzunehmen, daß der König von Württemberg an jedem für die Postverbindungen geeigneten Orte nach Gefallen eine Postanstalt errichten kann. Es werden errichtet ein Postamt nebst Poststall in Sigmaringen, je ein Poststall für die Zwecke des Extrapostverkehrs in Haigerloch und Gammertingen. Das Postamt in Sigmaringen wird durch je eine wöchentlich einmal verkehrende Reitpost und ein- oder (nach Bedarf) zweispännige Fahrpost mit den württembergischen Postämtern in Mengen und Ebingen in Verbindung gesetzt. Sollte sich im Verlaufe von 6 Monaten ergeben, daß für Haigerloch regelmäßig größere Mengen von Briefen und Paketen vorliegen, so

*) Diese waren dem Hause Taxis durch den Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Februar 1803 neben anderem als Entschädigung für die Posteinkünfte in dem Frankreich überlassenen linksrheinischen Gebiete zugefallen.

**) Als Rheinbundsfürsten mußten der König von Württemberg und die Fürsten von Hohenzollern mit ihren Kontingenten Napoleon Heeresfolge leisten. Die Verhandlungen über den Postvertrag traten infolge der damaligen politischen Ereignisse in den Hintergrund.



soll in dem Orte eine Postexpedition eingerichtet werden. In diesem Falle wird eine Briefpost- und Postwagenverbindung mittels einer einspännigen Fahrt über Hechingen hergestellt. Die Postanstalten unterstehen der württembergischen Ober-Postdirektion in Stuttgart. Die Poststellen werden durch den König von Württemberg besetzt, die Beamten sind im Benehmen mit der Regierung zu Sigmaringen aus der Zahl der Landeseingeborenen auszuwählen. Sie werden im übrigen den württembergischen Beamten gleichgestellt und tragen die württembergische Uniform. An den Posthäusern wird das württembergische Wappen mit der Umschrift »Königlich Württembergisches Postamt« angebracht. Der Dienst regelt sich nach den württembergischen Verordnungen und Gesetzen. Dem Fürsten bleiben alle Souveränitätsrechte, insbesondere die Oberaufsicht über die Posten, vorbehalten. Für das Botenwesen sollen die gleichen Bestimmungen erlassen werden wie in Württemberg. Die fahrende Post soll bei Nacht kostenlos durch einen Polizeisoldaten begleitet werden, dagegen zahlt Württemberg ein jährliches Chausseegeldaversum von 44 fl. Dem Fürsten wird zugesichert:

a. unbedingte Freiheit von allem württembergischen Postporto für sich, seine Gemahlin, den Erbprinzen nebst Gemahlin und 3 Personen des Hofstaats, ferner für die fürstliche Regierung und deren Organe in allen herrschaftlichen, Dienst- und Regierungsangelegenheiten;

b. die Hälfte des Nettoertrags der hohenzollernschen Postanstalten.

Die Posten sollen am 1. April 1819 im Gange sein. Der Vertrag gilt auf 10 Jahre. Vor Ablauf des letzten Jahres soll die gegenseitige Erklärung erfolgen, ob er erneuert werden soll.

Obwohl der Vertrag durchaus keinen Eingriff in die Rechte des Fürsten von Thurn und Taxis darstellte, da nach der deutschen Bundesakte das Haus Taxis lediglich die Postgerechtsame in dem Umfange, wie es sie im Jahre 1803 innehatte, wiedererhalten sollte, im Fürstentume Hohenzollern-Sigmaringen im Jahre 1803 aber überhaupt noch keine Posten bestanden hatten, gebrauchte die fürstliche Regierung die Rücksicht, dem Fürsten von Thurn und Taxis von der Abschließung des Vertrags Kenntnis zu geben und ihm die Gründe des Vertragsabschlusses auseinanderzusetzen. Insbesondere teilte sie mit, daß sie nach der geographischen Lage des Landes nicht anders hätte handeln können, und daß beabsichtigt sei, falls die württembergische Post wieder an das Haus Taxis übergehen sollte, ihm auch die Posten im Fürstentume Hohenzollern-Sigmaringen zu übertragen. Als dieses Schreiben bei der Thurn und Taxisschen Zentralverwaltung in Regensburg eintraf, war man auch dort zunächst der Meinung, daß es einen reinen Akt der Höflichkeit darstelle, da ein Anspruch auf das Postwesen in Hohenzollern-Sigmaringen, wo im Normaljahre 1803 Thurn und Taxissche Postanstalten nicht bestanden hatten, sich seitens der Taxisschen Verwaltung nicht begründen lasse. Immerhin erachtete man es für angezeigt, den fürstlichen General-Postdirektor Freiherrn v. Vrints-Berberich in Frankfurt (Main) zur Sache zu hören, einen Verwaltungschef von hervorragender diplomatischer Begabung, die Seele des damaligen Thurn und Taxisschen Postwesens, ohne dessen vorherige Begutachtung man in Regensburg keine wichtige Entscheidung zu treffen pflegte. v. Vrints war anderer Ansicht als die Zentralverwaltung in Regensburg. In seinem Gutachten suchte er den Beweis zu führen, daß der Artikel 17 der deutschen Bundesakte, der den § 13 des Reichsdeputationshauptschlusses aufrechterhalte, die Postgerechtsame des Taxisschen Hauses auch auf das Fürstentum Hohenzollern-Sigmaringen ausdehne, und daß daher der zwischen Hohenzollern-Sigmaringen und Württemberg abgeschlossene Postvertrag staatsrechtlich anfechtbar sei. Bei der freundschaftlichen Gesinnung der hohenzollernschen Regierung gegenüber dem Hause Taxis, wie sie aus dem Schreiben vom 10. April



hervorgehe, und bei der derzeitigen Nutzlosigkeit einer publizistisch-theoretischen Fehde über die Auslegung des Artikels 17 der deutschen Bundesakte in bezug auf das Fürstentum Hohenzollern-Sigmaringen halte er es durchaus nicht für ratsam, in weitere Erörterungen einzutreten. Vielmehr empfehle es sich, die Mitteilung der Regierung in Sigmaringen in einem höflichen Schreiben, dessen Entwurf er beifüge, einfach zur Kenntnis zu nehmen, dabei aber doch durch einen Hinweis auf den Artikel 17 der Bundesakte vorsichtig anzudeuten, daß ein Rechtsanspruch des Hauses Taxis auf die Übernahme der Posten in Hohenzollern-Sigmaringen hätte geltend gemacht werden können. Der Fürst von Thurn und Taxis entschied sich für den v. Vrintschen Vorschlag, worauf folgendes, dem v. Vrintschen Entwurf entsprechendes Schreiben, ein wahres Meisterstück der Taxisschen Diplomatie, nach Sigmaringen abging.

»Euer Hochwohlgeboren schätzbarer Erlaß vom 10. d. M., wodurch mir Hochwohldieselbe von der mit der Krone Württemberg getroffenen temporären Postübereinkunft offizielle Kenntnis zu geben die Güte hatten, ist mir richtig zugekommen, und ich erstatte Euerer Hochwohlgeboren aus Auftrag meines gnädigsten Herrn verbindlichsten Dank. Offenheit und Rechtlichkeit gehörten von jeher zu den Regententugenden des erlauchten Fürstenhauses Hohenzollern-Sigmaringen und sind auch in dem vorliegenden Falle unverkennbar, wo Höchstdasselbe, vertraut mit den postalischen Verhältnissen des Fürstenhauses Taxis und den Bestimmungen des Art. 17 der teutschen Bundesakte, sich hinsichtlich der mit Württemberg abgeschlossenen Übereinkunft auf eine so ganz loyale, den Rechten des fürstlich Taxisschen Hauses unpräjudizierliche Weise äußert, so daß aus dieser temporären, durch geographische Verhältnisse gebotenen Übereinkunft durchaus keine benachteiligende Folgerung für Höchstdasselbe gezogen werden könnte.

Nichts würde meinem gnädigsten Herrn erfreulicher sein, als wenn auch dereinst durch einen postalischen Verband die bestehenden freundschaftlichen Verhältnisse noch inniger vereint werden sollten, und indem ich Euerer Hochwohlgeboren für die gewogentlichen Mittheilungen nochmals verbindlichst zu danken die Ehre habe, füge ich die Versicherung usw.

Regensburg, 15. May 1819. Graf v. Westerholt.«

Mit der vertragsmäßigen Regelung der postalischen Einrichtungen im Fürstentume Hohenzollern-Sigmaringen wurde von der württembergischen Regierung der Ober-Postmeister von Hoff in Tübingen betraut. Das Postamt in Sigmaringen wurde am 12. April 1819 eröffnet und hielt von 8 bis 12 Uhr vormittags und 2 bis 6 Uhr nachmittags Dienst ab. Erster Amtsvorsteher war der Postverwalter Maucher aus Riedlingen. Das Postamt wurde mittels sogenannter »Influenzkurse« reitender und fahrender Posten nach Mengen und Ebingen (Balingen) mit den großen Hauptpostkursen Ulm–Meßkirch–Straßburg und Stuttgart–Hechingen–Schaffhausen in Verbindung gesetzt.

Es gingen ab von Sigmaringen

Dienstag	$2^{\underline{0}}$	bis	$3^{\underline{0}}$	eine Brief- und Fahrpost	nach	Mengen,
-	$3^{\underline{0}}$	-	$4^{\underline{0}}$	- - - -	-	Ebingen,
Freitag	$2^{\underline{0}}$	-	$3^{\underline{0}}$	- Briefpost	-	Mengen,
-	$12^{\underline{0}}$	-	$1^{\underline{0}}$	- -	-	Ebingen,
-	$1^{\underline{0}}$	-	$2^{\underline{0}}$	- -	-	Meßkirch,
Sonntag	3^{0}			- -	-	Mengen.

Es kamen an in Sigmaringen

Montag	11^{0}			eine Brief- und Fahrpost von	Mengen,
Dienstag	12^{0}	bis	1^{0}	- - - - -	Ebingen,
Donnerstag	10^{0}			- Briefpost -	Mengen,
-	11^{0}	-	12^{0}	- - -	Meßkirch,
Freitag	12^{0}	-	1^{0}	- - -	Ebingen,
Sonntag	10^{0}			- - -	Mengen.

Kartenschlüsse wurden gefertigt für Stuttgart, Tübingen, Hechingen, Balingen, Ebingen, Mengen, Ulm, Meßkirch. Die Fahrpoststücke wurden in die Postwagenkarten nach Mengen und Balingen eingeschrieben.

Die Dienstinstruktion des Postverwalters enthielt u. a. folgende Bestimmungen. Das summarische Porto und Franko der ankommenden und abgehenden Korrespondenz war posttäglich in die Amtsrechnungen einzutragen. Diese waren stets auf dem laufenden zu halten, so daß am Schlusse des Vierteljahrs nur noch die Ausgabe einzutragen und der Abschluß zu machen war. Die Amtsrechnung war spätestens 14 Tage nach Ablauf jedes Vierteljahrs mit dem baren Überschuß an die Ober-Postdirektion in Stuttgart einzusenden. Barbestände von mehr als 200 fl. waren auch im Laufe des Vierteljahrs abzuführen. Die Amtskasse war von Privatgeldern freizuhalten. Unbefugten war der Zutritt zum Expeditionszimmer verboten. Das Austragen der Briefe und Gelder mußte spätestens 2 oder 3 Stunden nach Ankunft der Post erfolgen, frühestens jedoch 7 Uhr morgens. Für die Amtsführung des Briefträgers war der Postverwalter persönlich verantwortlich. Der Postverwalter Maucher war verpflichtet, für den Postdienst einschließlich der Extraposten 4 Pferde und 2 Chaisen zu halten.

Der Poststall in Haigerloch wurde dem Lammwirte Schöner, der in Gammertingen dem Sonnenwirte Schmid übertragen. Beide wurden zu königlichen Posthaltern ernannt.

Am 1. Oktober 1819 wurde die Verwaltung des Postwesens in Württemberg wieder dem Hause Thurn und Taxis übertragen. In dem Vertrage hatte sich Taxis verpflichtet, in die von Württemberg mit anderen Regierungen abgeschlossenen Postverträge, also auch in den Vertrag zwischen Württemberg und Hohenzollern-Sigmaringen vom 9. Februar 1819, einzutreten. Die fürstlich hohenzollernsche Regierung zu Sigmaringen erklärte sich unterm 5. Oktober 1819 bereit, den mit Württemberg abgeschlossenen Vertrag nunmehr mit Taxis fortzusetzen. So war denn der von Taxis wenige Monate zuvor geäußerte Wunsch, durch einen postalischen Verband die bestehenden freundschaftlichen Gefühle noch inniger gestalten zu können, überraschend schnell in Erfüllung gegangen. Das Postwesen in Hohenzollern-Sigmaringen stand von da ab unter der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Posten, die in Frankfurt ihren Sitz hatte und mit der Thurn und Taxisschen General-Postdirektion gleichbedeutend war. Sonstige Änderungen traten zunächst nicht ein.

Im Jahre 1820 stellte die Sigmaringer Regierung bei Taxis den Antrag, die vertraglich in Aussicht genommenen Verbindungen mit ihren im hohenzollernschen Unterlande gelegenen Gebietsteilen zu verbessern und zu diesem Zwecke eine fahrende Post von Sigmaringen über Gammertingen–Hechingen nach Haigerloch einzurichten und die Postställe in Haigerloch und Gammertingen in Postexpeditionen (Stationen) umzuwandeln. Zur Begründung der Ertragfähigkeit dieser Einrichtungen machte sie geltend, daß das Botenfuhrwerk von Sigmaringen nach Hechingen und Haigerloch mehr Briefe als die Post befördere und noch stets mit Gütern und Reisenden besetzt sei. Der Kurs von Sigmaringen über Ebingen nach Balingen könne dafür aufgehoben werden. Die General-Postdirektion lehnte indes das Gesuch ab, indem sie anführte, die Aufhebung des

Kurses Sigmaringen–Ebingen–Balingen sei nicht angängig, und die Kosten für die neue Verbindung über Gammertingen seien zu hoch. Sie betrügen allein für die Strecke Sigmaringen–Hechingen für eine wöchentlich einmal verkehrende Reit- und Fahrpost jährlich 643 fl. Wie aus der gleichzeitig übersandten Kostenberechnung hervorgeht, erhielten die Posthalter damals für das Pferd und die Station 45 Kr. Von Sigmaringen nach Gammertingen wurden $1^1/_4$ Station und von da nach Hechingen $1^1/_2$ Station gerechnet. Auf die wiederholten dringenden Anträge der Regierung und das Anerbieten, zu den Kosten einen Zuschuß zu leisten, erklärte sich die Generaldirektion im Jahre 1825 schließlich doch bereit, die nachgesuchten Einrichtungen zu treffen. Sie machte indes zur Bedingung, daß der Fürst von Hohenzollern-Sigmaringen auf die im Vertrage von 1819 festgesetzte Teilung des Postportos Verzicht leiste*) und das Botenwesen dergestalt einschränke, daß den Boten von Gammertingen und Haigerloch die Beförderung aller Briefschaften und postmäßigen Güter sowie baren Gelder untersagt und der Botengang von Sigmaringen nach Meßkirch abgestellt werde. Sie versprach dagegen die Errichtung von Postexpeditionen in Gammertingen und Haigerloch und eine Reihe Änderungen und Verbesserungen in den Postkursen. Unter anderem sollte künftig am Dienstag früh ein zweispänniger geschlossener Postwagen mit Kondukteurbegleitung von Ravensburg über Saulgau, Buchau, Riedlingen nach Sigmaringen laufen, wo er abends eintreffe und sofort über Gammertingen nach Hechingen weiterfahre. Dort komme er Mittwoch früh an und habe sofort Anschluß an den Eilwagen von Schaffhausen nach Stuttgart. Am Donnerstag abend fahre er nach Ankunft des Eilwagens von Stuttgart auf dem nämlichen Wege zurück und treffe in Sigmaringen am Freitag früh ein. Von Hechingen nach Haigerloch sollte eine wöchentlich einmalige Postfahrt eingerichtet und die Vermehrung der Verbindungen zwischen Sigmaringen und Mengen in Aussicht genommen werden. Auf diese Vorschläge ging die Sigmaringer Regierung ein, obwohl damit für sie mancherlei Nachteile verbunden waren. Insbesondere bildete die einmalige Postverbindung keinen genügenden Ersatz für die bisher wöchentlich dreimal durch die Amtsboten vermittelte Briefbeförderung. Von großer Tragweite war die Verzichtleistung auf die Hälfte des Portoertrags, denn die Posten in Hohenzollern brachten später dem Hause Taxis einen beträchtlichen Überschuß. Am 1. August 1825 wurden die neuen Einrichtungen durch den Ober-Postmeister Maier aus Tübingen in Betrieb gesetzt. Die Expedition in Haigerloch wurde dem Posthalter Linsemann, die in Gammertingen der Witwe des kurz zuvor verstorbenen Posthalters Schmid übertragen. Den bisherigen Amtsboten von Haigerloch und Gammertingen wurde verhandlungschriftlich die weitere Beförderung postzwangspflichtiger Gegenstände untersagt. Über die Postverbindungen des Postamts in Sigmaringen nach Durchführung obiger Neuerungen gibt ein noch vorhandener Postbericht aus dem Jahre 1825 Aufschluß. Danach gingen ab von Sigmaringen

Sonntag und Montag nachmittag Briefposten nach Mengen,
Dienstag abend Brief- und Fahrposten nach Gammertingen, Ebingen, Mengen,
Mittwoch nacht eine Brief- und Fahrpost nach Mengen,
Donnerstag nacht eine Briefpost nach Ebingen,
Freitag früh eine Brief- und Fahrpost nach Riedlingen.

*) Es entsprach den Taxisschen Verwaltungsgrundsätzen, daß die Generaldirektion die erste sich bietende Gelegenheit benutzte, um diese lästige Vertragsbestimmung zu beseitigen. Für Überlassung der Postgerechtsame zahlte das Haus Taxis grundsätzlich nur eine feste jährliche Entschädigung (Kanon), auf eine Portoteilung ließ es sich nie ein.



Es kamen an

Sonntag und Montag nacht Briefposten von Mengen,
Dienstag abend und Mittwoch nacht Brief- und Fahrposten von Riedlingen und Mengen,
Donnerstag nacht eine Briefpost von Ebingen,
Freitag früh eine Brief- und Fahrpost von Mengen und Gammertingen sowie eine Fahrpost von Ebingen.

Diese Reit- und Fahrposten hatten sämtlich Anschluß an die wichtigen Hauptkurse Stuttgart–Schaffhausen und Schaffhausen–Ulm.

Die Posthalterei in Sigmaringen war zu jener Zeit in den Händen des Postverwalters Arnaud.

Mit der Vermehrung der Fahrpostverbindungen erwies sich die von der fürstlichen Regierung vertraglich übernommene Verpflichtung, die Postwagen nachts kostenlos durch Landjäger oder Polizeisoldaten begleiten zu lassen, als sehr lästig. Ein Versuch, von der Generaldirektion in Frankfurt Ersatz der Kosten zu erlangen, schlug aber fehl.

Auch nach der Neuregelung der Kursverhältnisse im Fürstentum entbehrten noch einzelne Gebietsteile jeglicher Posteinrichtung, was besonders von den fürstlichen Behörden als großer Mangel empfunden wurde. So waren z. B. das Oberamt und Rentamt in Wald und das Ober-Vogteiamt in Beuron genötigt, ihre Postsendungen in dem badischen Orte Meßkirch aufzuliefern. Ähnlich verhielt es sich mit dem Oberamte Glatt, das auf die Posten im Württembergischen angewiesen war. Auch in der unweit des Bodensees gelegenen ehemaligen Deutschordensherrschaft Achberg befand sich keine Postanstalt. Das dortige Ober-Vogteiamt unterhielt eine Botenverbindung mit dem bayerischen Postamt in Lindau. Wie in dem benachbarten Württemberg, so hatte auch in Hohenzollern das Amts- und Gemeindebotenwesen als Ersatz der fehlenden Posteinrichtungen eine ansehnliche Bedeutung erlangt. Nebenher bestanden noch regelmäßige Fuhrwerkverbindungen zwischen den bedeutenderen Orten, z. B. zwischen Hechingen und Stuttgart, Gammertingen und Hechingen, Hechingen und Haigerloch, Sigmaringen und Gammertingen, Gammertingen und Reutlingen. Das Botenwesen verursachte der Regierung ziemlich hohe Ausgaben. So erhielt der Bote Jakob Schmid in Achberg für seinen wöchentlich zweimaligen Gang zum Postamt in Lindau jährlich 60 fl. aus der fürstlichen Kasse. Als im Jahre 1821 die Regierung anordnete, daß die Postsachen nicht mehr bei dem Postamt in Lindau, sondern bei dem württembergischen Postamt in Wangen (Allgäu) aufgeliefert werden sollten, weil man auf den württembergischen Posten Portofreiheit genieße, mußten dem Boten 73 fl. gezahlt werden, weil er auf diesem Wege nicht so viel Nebeneinnahmen hatte. Später erhielt er sogar 104 fl.

In der Herrschaft Ostrach waren von alters her die Gemeinden verpflichtet, die Briefschaften der Behörden durch Frohnbotengänge zu besorgen. Mit der Zeit wurden diese Gänge für die Einwohner sehr lästig. Der Landschaftsausschuß beantragte daher im Jahre 1832 bei der Regierung die Anstellung eines Amtsboten, was auch genehmigt wurde. Die Leistung — wöchentlich einmalige Begehung sämtlicher Ortschaften — wurde im Akkord vergeben. Der Bote Johann Herrmann war mit 18 Kr. für den Gang der Mindestfordernde und erhielt den Zuschlag. Die amtlichen Briefe mußte er unentgeltlich abtragen. Für besondere Leistungen wurden ihm 6 Kr. für die Stunde gezahlt. Ähnliche Verhältnisse bestanden auch in anderen Orten Hohenzollerns.

In den Akten des K. Staatsarchivs zu Sigmaringen ist uns ein interessanter Verlustfall aus dem Jahre 1822 erhalten, der sich folgendermaßen zutrug. Am

17. Juni 1822 schrieb die Regierung in Sigmaringen an das württembergische Ober-Postamt in Ulm, daß mit dem letzten Postwagen eine amtliche Ablieferung von 216 fl. vom Ober-Vogteiamt in Achberg eingegangen sei. Beim Öffnen des Pakets hätte sich herausgestellt, daß an jeder Talerrolle 2 Stück, im ganzen 10 fl. 48 Kr. fehlten. Es sei sogleich aufgefallen, daß das Paket mit einem anderen als dem amtlichen Siegel verschlossen gewesen sei. In Wangen auf der Post habe das Paket $5^1/_4$ Pfund gewogen. Wenn man dem jetzigen Gewicht der Sendung die fehlenden Taler hinzulege, so kämen $5^1/_4$ Pfund heraus, es könne also nur eine Beraubung auf der Post vorliegen. Das Ober-Postamt versprach eingehende Untersuchung. Am 3. November (!) 1822 teilte es der Regierung mit, es sei eine sorgfältige Untersuchung angestellt worden, das Paket sei aber »in einem wohlconditionirten und untadelhaften Zustande, ohne daß man hieran irgend eine Verletzung wahrgenommen, in Sigmaringen angekommen, in diesem Zustande dem Regierungsdiener übergeben, von der Hochfürstlichen Regierung ohne allen Anstand übernommen und quittiert worden«, man könne daher seitens der Postadministration wegen der erst 2 Tage nach der unbeanstandeten Übernahme wahrgenommenen unechten Versiegelung und angeblichen »Spoliirung« keine Verantwortlichkeit mehr anerkennen.

Der am 9. Februar 1819 zwischen dem Fürsten von Hohenzollern-Sigmaringen und der Krone Württemberg abgeschlossene Postvertrag, in den der Fürst von Thurn und Taxis eingetreten war, endigte mit Ablauf des Monats März 1829. Die Regierung in Sigmaringen trat daher im Jahre 1828 mit dem Hause Taxis wegen eines neuen Postvertrags in Unterhandlung. Dieser kam unterm 27. Dezember 1828 zustande und enthielt im allgemeinen die gleichen Bestimmungen wie der im Jahre 1821 zwischen dem Fürsten von Thurn und Taxis und dem Fürsten von Hohenzollern-Hechingen abgeschlossene Postvertrag. In dem Vertrag ist an keiner Stelle auf den Artikel 17 der deutschen Bundesakte Bezug genommen, wie dies in dem Hechinger Vertrage wiederholt der Fall ist. Da diese Bezugnahme kaum unterblieben wäre, wenn ein unanfechtbarer Rechtsanspruch des Hauses Taxis auf die Ausübung des Postregals im Fürstentume Hohenzollern-Sigmaringen vorgelegen hätte, ist die Vermutung begründet, daß die Taxissche Verwaltung selbst über die Rechtsgültigkeit ihrer Ansprüche auf das Postwesen im Fürstentume Hohenzollern-Sigmaringen im Zweifel gewesen ist. Obwohl demnach die Sigmaringer Regierung sich bei Abschluß des neuen Postvertrags in einer weit vorteilhafteren Lage befand als die Hechinger Regierung im Jahre 1821, gelang es ihr nicht, von Taxis, abgesehen von der Portofreiheit des Fürsten und der Behörden, irgendwelche nennenswerten Vorteile, insbesondere einen jährlichen »Kanon« zu erhalten. Dem diplomatischen Geschick der an der Spitze der Taxisschen Verwaltung stehenden führenden Männer war die Regierung zu Sigmaringen nicht gewachsen. Nach dem Inkrafttreten des neuen Vertrags erhielt der Ober-Postamtsverweser Maier in Tübingen als fürstlich Thurn und Taxisscher Kommissar den Auftrag, die Postämter in Sigmaringen, Gammertingen und Haigerloch für den Fürsten von Thurn und Taxis vertragsmäßig zu übernehmen und die Verpflichtung der Beamten zu veranlassen. In Klosterwald und Habsthal wurden Relaisstationen für Extraposten eingerichtet. Vom 1. April 1829 ab bildeten die Fürstentümer Hohenzollern-Sigmaringen und Hohenzollern-Hechingen ein einheitliches Thurn und Taxissches Postgebiet, das in bezug auf das Taxwesen, die Betriebsweise und die Kursverhältnisse im engsten Zusammenhange mit der Thurn und Taxisschen Post im Königreiche Württemberg stand.

(Schluß folgt.)

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI





FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 13. BERLIN, JULI. **1912.**

Einrichtungen der belgischen Postverwaltung für den Geldverkehr.

Vom Oberpostpraktikanten Ziegler in Cöln.

Dem vorwiegend industriellen Charakter des Landes entsprechend hat Belgien schon seit Jahren einen hoch entwickelten Geldverkehr, in dessen Vermittlung sich zahlreiche staatliche und private Anstalten teilen. Auch die belgische Postverwaltung hat für den Ausgleich von Zahlungsforderungen verschiedene Einrichtungen getroffen, die sich den Bedürfnissen des Verkehrs vorteilhaft anpassen. Welchen Entwicklungsgrad die einschlägigen postalischen Dienstzweige nach und nach erreicht haben, zeigen die nachstehenden beiden Übersichten (S. 370), die an der Hand der Jahresberichte des belgischen Verkehrsministeriums zusammengestellt worden sind.

Danach liegt in Belgien der Schwerpunkt der postseitigen Vermittlung nicht, wie in fast allen anderen Ländern, auf dem Gebiete der Geldübermittlung, sondern auf dem der Geldeinziehung. Die einzuziehenden Beträge machen ungefähr das Doppelte der der Post zur Überweisung an eine bestimmte Person anvertrauten Gelder aus. Dementsprechend haben auch die der Geldeinziehung dienenden Einrichtungen eine weiter gehende Ausgestaltung erfahren, als man anderwärts zu finden pflegt. Es mag hier unerörtert bleiben, ob dieses Verhältnis zwischen den beiden Hauptformen, unter denen sich die Mitwirkung der Post beim Zahlungsausgleiche vollzieht, in einer besonderen Entwicklung der Kreditgewährung in unserem Nachbarland oder in einer anderen Erscheinung seinen Grund hat. Rein postalisch betrachtet, trägt jenes Verhältnis nicht unwesentlich dazu bei, die von der belgischen Postverwaltung im Interesse des Geldverkehrs zu leistende Arbeit zu erhöhen, weil die mit der Geldeinziehung verbundenen Geschäfte gegenüber den bei der Geldübermittlung auszuführenden ohne Frage schwieriger, umfangreicher und damit zugleich kostspieliger sind.

I. Geldübermittlungsdienst (Inland-Verkehr).

Jahr	Wertbriefe		Postanweisungen*)		Postbons	
	Gesamtzahl	Gesamtwertbetrag frcs	Gesamtzahl	Gesamtbetrag frcs	Gesamtzahl	Gesamtbetrag frcs
1870	140 324	51 862 776	704 677	23 968 187	—	—
1880	224 997	282 274 512	1 146 430	72 488 037	—	—
1890	254 789	326 995 582	936 739	93 310 997	965 976	8 122 138
1895	248 916	305 643 593	1 073 006	106 239 014	1 153 171	9 640 741
1900	249 138	388 026 200	1 373 551	160 136 222	1 360 474	11 406 265
1905	245 887	398 061 237	1 764 968	219 532 844	1 601 072	13 580 102
1910	232 090	388 492 789	2 300 587	364 386 236	1 973 066	16 758 572.

Gesamtbetrag der Geldübermittlung für 1910: 769 637 597 frcs.

II. Geldeinziehungsdienst (Inland-Verkehr).

Jahr	Quittungen		Handelspapiere		Zinsscheine usw.	
	Gesamtzahl	Gesamtbetrag frcs	Gesamtzahl	Gesamtbetrag frcs	Gesamtzahl	Gesamtbetrag frcs
1860	59 732	1 015 444	—	—	—	—
1870	290 026	5 000 000	—	—	—	—
1880	1 124 270	24 967 209	933 755	242 178 552	—	—
1890	3 558 189	117 775 972	1 873 160	431 339 409	164 620	1 506 754
1895	4 817 050	192 867 448	2 177 845	477 711 798	145 703	1 248 051
1900	6 936 666	314 182 472	2 710 683	688 587 899	143 453	1 374 377
1905	9 522 454	420 223 132	3 203 236	774 588 505	135 711	1 184 094
1910	13 169 938	574 950 958	3 761 583	936 398 011	108 751	1 042 916.

Gesamtbetrag der Geldeinziehung für 1910: 1 512 391 885 frcs.

*) In den Postanweisungen für das Jahr 1910 (Spalten 4 und 5) sind enthalten 56 720 Einzahlungen über 69 211 159 frcs auf Girokonten und 46 091 Auszahlungen über 19 181 264 frcs von Girokonten.

A. Einrichtungen zur Übermittlung von Geldbeträgen.

I. Der Wertbriefdienst.

In den meisten Ländern Europas ist dieser zum eigentlichen Postbeförderungsdienste zählende Dienstzweig die älteste Einrichtung, die zur Erleichterung des Geldverkehrs geschaffen worden ist. Belgien macht davon eine Ausnahme. Der Wertbrief ist in Belgien erst vom 1. November 1868 ab eingeführt worden, d. h. zu einer Zeit, wo die unter den Begriff des Postbankwesens fallenden Einrichtungen, wie Postanweisung und Postauftrag, dort schon längst bestanden. Vor Einführung des Wertbriefdienstes konnte in Belgien bares Geld, wenn man sich nicht der Postanweisung bedienen wollte, auf dem Postwege nur in gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen verschickt werden. Eine solche Versendungsweise bot aber dem Publikum keine genügende Sicherheit, da höchstens 50 frcs beim Verlust einer Einschreibsendung vergütet wurden. Außerdem bildeten die Briefe mit Geldinhalt eine ständige Versuchung für das Postpersonal.

Die Vorschriften für die Wertbriefe im inneren Verkehr Belgiens entsprechen im allgemeinen den internationalen Versendungsbedingungen. Die höchste zulässige Wertangabe, die anfangs nur 10 000 frcs betrug, ist gegenwärtig auf 100 000 frcs festgesetzt. Die Übermittlungsgebühren sind vom Absender zu entrichten; sie setzen sich zusammen aus:

a) dem gewöhnlichen Briefporto, d. h. 10 cts für je 20 g (ohne Beschränkung des Meistgewichts),
b) einer Versicherungsgebühr von 10 cts für je 1 000 frcs und
c) einer festen Gebühr von 25 cts für jede Sendung, so daß die Mindestgebühr 45 cts beträgt.

Wie in Deutschland gehört auch in Belgien der Wertbriefdienst zu den wenigen Einrichtungen des Postbetriebs, bei denen nicht die sonst allgemein zu beobachtende fortschreitende Entwicklung, sondern allmählich ein Stillstand und, was die Zahl der Sendungen angeht, sogar ein Rückschritt eingetreten ist. Dies ist die natürliche Folge der mannigfachen Vereinfachungen und der Gebührenermäßigung bei den übrigen für den Geldversendungsverkehr getroffenen postalischen Einrichtungen.

Kästchen mit Wertangabe sind im innern Verkehr Belgiens nicht zugelassen.

II. Die Postanweisung und der Postbon.

1. Die Postanweisung.

In seiner jetzigen Form besteht das belgische Postanweisungsverfahren, wenn man von den Änderungen, die es in seinen Einzelheiten durchgemacht hat, absieht, bereits seit dem 1. Juli 1850. Vor diesem Zeitpunkte (von 1830 bis 1850) konnte man mit Hilfe der Post Geldbeträge nur in Natur in sogenannten »groupes - espèces« versenden, eine Einrichtung, die mit einem auf bankmäßigen Grundsätzen sich aufbauenden Postanweisungsverfahren keine Ähnlichkeit hatte.

Für die Geldüberweisung durch Postanweisung übernahm Belgien 1850 das zu jener Zeit in England und Frankreich vorhandene System.

Der Meistbetrag der Postanweisungen ist unbeschränkt. Sie können entweder auf eine bestimmte Person — mandat nominatif — oder allgemein auf den Inhaber — mandat au porteur — ausgestellt werden. Von Postanweisungen letzter Art wird wenig Gebrauch gemacht. Dies liegt wohl daran, daß solche Anweisungen bis 1 000 frcs von jedermann ohne Ausweis eingelöst werden

können, und daß die Auszahlung an einen Unberechtigten daher nicht ausgeschlossen ist. Diese Gefahr ist aber um so größer, als das Publikum die Anweisungen dem Empfänger aus Ersparnisrücksichten durch gewöhnlichen Brief zu übermitteln pflegt.

Die Postanweisungen unterliegen dem Frankierungszwange. Die Gebühren betragen:

	bis 10 frcs	10 cts,
über 10 frcs	- 20 frcs	15 cts,
- 20 frcs	- 50 frcs	20 cts,
- 50 frcs	- 100 frcs	30 cts,

sowie 10 cts mehr bis 1 000 frcs für jede weiteren 100 frcs und über 1 000 frcs für jede weiteren 200 frcs.

Von dem deutschen Postanweisungsverfahren unterscheidet sich das belgische vor allem dadurch, daß die Postanweisung stets durch die Postanstalt selbst auf einem amtlichen Formular ausgefertigt wird, ihre Übersendung an den Empfänger aber dem Publikum überlassen bleibt. Der Schalterbeamte richtet sich beim Ausschreiben der Anweisung nach den ihm vom Einzahler mündlich oder schriftlich gemachten Angaben. Das Postanweisungsformular besteht aus dünnem, farbigem Wasserzeichenpapier und ist in einem Register enthalten, in dem nach der Abtrennung ein für die amtliche Verrechnung dienender Stamm verbleibt. Auf der Vorder- und Rückseite des Formulars sind Kontrollringe aufgedruckt, auf denen der eingezahlte Betrag — die Hunderte und Zehner — durch Abdruck des Tagesstempels kenntlich gemacht wird. Bei Beträgen über 300 frcs wird nur der auf der Vorderseite am weitesten rechts befindliche Ring abgestempelt, weil bei solchen Postanweisungen der Bestimmungs-Postanstalt noch eine besondere Einzahlungsmeldung übersandt wird. Der Einzahler erhält das ausgefüllte Formular der Postanweisung mit dem anhängenden Einlieferungscheine. Für die Übermittlung der Anweisung an den Empfänger hat er auf seine Kosten und Gefahr zu sorgen.

Die Auszahlung der Postanweisungen kann nicht nur an dem im Formular bezeichneten Orte, sondern bei jeder beliebigen Postanstalt des Landes beansprucht werden. Lautet der Betrag über 300 frcs, so darf die Postanstalt allerdings in keinem Falle eher zahlen, als die vom Aufgabeorte herrührende Einzahlungsmeldung vorliegt.

In der Regel sind die Postanweisungsbeträge am Schalter abzuheben. Dabei hat sich der Inhaber einer auf eine bestimmte Person ausgefertigten Postanweisung durch den für die Übersendung benutzten Briefumschlag oder durch sonstige Papiere auszuweisen. Soll die Auszahlung in der Wohnung stattfinden, was nur bei Beträgen bis 5 000 frcs zulässig ist, so muß schon am Aufgabeort ein entsprechendes Verlangen gestellt und die Bestellgebühr — 5 cts bis 50 frcs und 10 cts bei höheren Beträgen — durch Aufkleben von Freimarken auf der Rückseite der Anweisungen im voraus entrichtet werden. In einem solchen Falle wird der Auszahlungs-Postanstalt stets ohne Rücksicht auf die Höhe des Betrags eine Einzahlungsmeldung übersandt, nach deren Eingang der Geldbetrag durch den Briefträger zugestellt wird.

Die Postanweisungen sind 30 Tage, von dem auf die Ausgabe folgenden Tage an gerechnet, gültig. Zur Verlängerung dieser Gültigkeitsdauer bedarf es der Genehmigung der General-Postdirektion in Brüssel. Die nicht binnen 5 Jahre abgehobenen Beträge — d. s. jährlich etwa 3 000 frcs — verfallen der Staatskasse.

Die telegraphische Übermittlung ist nur bei Postanweisungen zugelassen, die an eine bestimmte Person gerichtet sind und den Betrag von 5 000 frcs nicht übersteigen. Außer der Postanweisungsgebühr wird dabei ein Zuschlag

von 1 fr bei gewöhnlicher und 1 fr 50 cts bei dringender telegraphischer Überweisung erhoben.

Die Postanweisungskontrolle ist dem Postanweisungsbureau der General-Postdirektion übertragen. Die Postanstalten liefern diesem Bureau monatlich zweimal — spätestens zum 2. und 17. — je ein Verzeichnis der ein- und ausgezahlten Postanweisungen mit den erforderlichen Unterlagen (Einzahlungsregister, ausgezahlte Postanweisungen usw.). Bei der Kontrollstelle werden die Arbeiten so beschleunigt, daß sie bis zum Eingange der nächsten neuen Verzeichnisse beendigt sind. Fälschungen können bei dem bestehenden Systeme nach kurzer Zeit, durchweg innerhalb eines Monats, festgestellt werden.

2. Der Postbon.

Die von der belgischen Postverwaltung seit dem 1. Januar 1884 unter dem Namen »bons de poste« herausgegebenen Zahlungsanweisungen sind nichts anderes als Postanweisungen vereinfachter Form, die zur Übermittlung kleinerer Beträge bis 20 frcs dienen sollen. Das technische Verfahren weicht dabei nur in wenigen Punkten von dem gewöhnlichen Postanweisungsverfahren ab. Die Ausgabe gestaltet sich insofern einfacher, als der Name des Zahlungsempfängers von der Postanstalt nicht eingetragen und der Wertbetrag mit einem Nummerstempel aufgedruckt wird. Der Einzahler ist verpflichtet, den Bon vor der Weitergabe durch die Adresse des Empfangsberechtigten zu vervollständigen. Der Einfachheit halber werden die Postbons auch nur zu vollen Frankenbeträgen von 1 bis 20 frcs ausgestellt. Soll der Bon daneben noch über einen bestimmten Centimenbetrag lauten, so muß der Inhaber auf das Formular an der dazu vorgesehenen Stelle Freimarken von entsprechendem Werte (bis 99 cts) aufkleben. Für Beträge bis 99 cts werden Postbons ohne jede Wertangabe (Stempel 0) verausgabt. Das zu den Bons benutzte Formular stimmt in Papier und Beschaffenheit mit dem Postanweisungsformular überein. Um Fälschungen vorzubeugen, ist es ebenfalls mit Kontrollringen versehen, auf denen der Tagesstempel zum Abdruck kommt.

Als Gebühr werden bei Postbons bis 10 frcs 5 cts und bei höheren Beträgen 10 cts erhoben. Die Bons haben 3 Monate Gültigkeit. Nach Ablauf dieser Frist ist die Genehmigung der General-Postdirektion zur Auszahlung erforderlich. Die nicht innerhalb einer Frist von 5 Jahren eingelösten Bons werden von der Staatskasse endgültig vereinnahmt. Das sind jährlich etwa 12 000 frcs. Die Höhe dieser Summe, die das Vierfache der jährlich verfallenden Postanweisungsbeträge ausmacht, erklärt sich daraus, daß bei den Postbons postseitig keine Angaben über den Absender und Empfänger zurückbehalten werden und daher nicht, wie bei Postanweisungen, die Beteiligten zur rechtzeitigen Abhebung der Beträge amtlich aufgefordert werden können.

Der belgische Postanweisungs- und Postbonverkehr hat in den letzten Jahrzehnten ständig zugenommen und umfaßte im Kalenderjahre 1908 3 851 133 Postanweisungen und Postbons über zusammen 278 075 202 frcs.

Da im inneren Verkehr der Reichs-Postverwaltung im gleichen, vom Postscheckverkehr noch nicht beeinflußten Zeitraume 173 443 520 Postanweisungen über insgesamt 10 338 632 200 Mark aufgeliefert worden sind, so ist der Stückzahl nach immerhin der einschlägige Verkehr im Reichs-Postgebiete 45-mal stärker gewesen als der belgische, wennschon das Reichs-Postgebiet nur etwa 7-mal mehr Einwohner zählt als Belgien. Allerdings sind in den deutschen Zahlen die zur Begleichung von Postaufträgen und -nachnahmen gefertigten Postanweisungen mit enthalten, was auf die belgischen nicht zutrifft. Aber auch nach Abzug dieses Anteils weist der Postanweisungsverkehr des Reichs-Postgebiets noch eine bedeutende numerische Überlegenheit auf.

III. Der Zahlungs- und Überweisungsverkehr mit der Belgischen Nationalbank (eingeführt 20. April 1909).

Die Postverwaltung hat durch diesen Dienst ihre Organe dem Giroverkehr der Belgischen Nationalbank nutzbar gemacht. Die Einrichtung bezweckt die Girobegleichung bei Ein- und Auszahlungen von Postanweisungen, wie dies im deutschen Verkehr schon ein Jahrzehnt früher eingeführt worden ist. Darüber hinaus soll der belgische Dienstzweig den Girokunden der Bank Einzahlungen auf ihr eigenes Konto erleichtern.

Während in Deutschland die Behandlung der Giro-Postanweisungen sich im allgemeinen nach den Vorschriften des gewöhnlichen Postanweisungsdienstes richtet, trifft dies auf das belgische Verfahren nicht zu. Der Verwaltung kam es dabei zugleich darauf an, ein möglichst einfaches, schnell arbeitendes System zu schaffen, das bei geringen Betriebskosten die Festsetzung niedriger Gebühren zuließ, Anforderungen, denen der neue Dienstzweig auch entspricht.

Die zu Einzahlungen auf ein Konto der Nationalbank bestimmten Postanweisungen — auf weißem Papier mit Blaudruck — sind vom Absender auszufüllen. Als untere Grenze für die Einzahlungen sind 50 frcs festgesetzt, eine obere Grenze besteht nicht. Eilbestellung und telegraphische Übermittlung sind bei den Giro-Postanweisungen nicht zulässig. An Gebühren werden erhoben bei Beträgen

	bis 50 frcs (nur bei Auszahlungen) ...	10 cts,
über 50 frcs	bis 100 frcs	15 cts,
- 100 frcs	- 200 frcs	20 cts,
- 200 frcs	- 1000 frcs	30 cts,
- 1000 frcs	- 2000 frcs	40 cts

und 10 cts mehr für jede weiteren 1 000 frcs oder einen Teil davon.

Die Aufgabe-Postanstalt übersendet die Giro-Postanweisungen, die nach Ausfüllung der postdienstlichen Vermerke nicht wieder in die Hand des Einzahlers zurückgelangen, jeden Abend mit dem letzten geeigneten Kartenschlusse der General-Postdirektion. Diese läßt täglich den Betrag der bei ihr eingetragenen Postanweisungen der Nationalbank gutschreiben. Die Bank übersendet dafür ihrerseits noch an dem nämlichen Tage die dem Girokunden auszuhändigenden Anerkenntnisse über die auf den einzelnen Konten vorgenommenen Gutschriften.

Bei Auszahlungen aus einem Girokonto, die in jeder Höhe stattfinden können, hat der Girokunde der Bank einen Scheck über den zu zahlenden Betrag und die wie bei Einzahlungen berechneten Postgebühren auszustellen. Die Nationalbank fertigt täglich ein Verzeichnis der bei ihr beantragten Geldüberweisungen und sendet es mit einem Anerkenntnis über die Gesamtsumme (einschließlich der Gebühren) an die General-Postdirektion. Bei der Postverwaltung werden daraufhin die erforderlichen Postanweisungen auf einem hellgrünen Kartenformular ausgeschrieben. Aus Gründen der Vorsicht wird darin die Zahl der Tausende mit einem Durchlochungsapparat wiedergegeben. Eine eingelochte 0 bedeutet, daß der Betrag 1 000 frcs nicht erreicht. Den Bestimmungs-Postanstalten gehen die Postanweisungen in der Briefkarte zu. Der Empfänger erhält sie durch den Briefträger zugestellt und hat für gewöhnlich den Betrag am Schalter abzuheben.

Von dieser Einrichtung hat das Publikum bisher im wachsenden Umfange Gebrauch gemacht. Da sie aber in der Hauptsache nur den rd. 1 400 Girokunden der Nationalbank und deren Geschäftsfreunden zugute kommt, wird sich auch weiterhin ihre Benutzung stets in gewissen Grenzen halten.

B. Einrichtungen zur Einziehung von Geldbeträgen.

I. Einziehung von Quittungen.

1. Von einfachen Quittungen.

(Quittances simples.)

Mit der Einziehung von Quittungen befaßt sich die belgische Postverwaltung schon seit 1843. Die Einrichtung blieb zunächst auf die Quittungen beschränkt, die von Zeitungsverlegern und Buchhändlern zur Einziehung von Abonnementsbeträgen der nicht durch postseitige Vermittlung bezogenen Zeitungen ausgestellt waren. Seit 1858 sind Quittungen jeder Art (quittierte Rechnungen usw.) zugelassen, die eine einfache Empfangsbescheinigung darstellen, und auf die das Wechselrecht nicht anwendbar ist. Demgemäß wird verlangt, daß die Quittungen sofort bei Vorzeigung — auf Sicht — zahlbar sind und ein Dritter bei der Zahlungsleistung nicht mitzuwirken hat.

Ein Meistbetrag ist für die einzuziehenden Summen nicht festgesetzt. Den einfachen Quittungen dürfen Anlagen nicht beigefügt werden; jedoch sind private Mitteilungen auf den Quittungen erlaubt. An Sonn- und Feiertagen werden nur die durch Eilboten vorzuzeigenden Quittungen behandelt; für die übrigen ruht der Dienst an diesen Tagen, wie allgemein im Posteinziehungswesen, vollständig.

Die Einziehungsgebühren betragen bei einfachen Quittungen

bis einschließlich 20 frcs	10 cts,
von mehr als 20 frcs bis 50 frcs	20 cts,
- - - 50 frcs - 100 frcs	30 cts

und 10 cts mehr für jede weiteren 100 frcs bis 1 000 frcs. Für den 1 000 frcs übersteigenden Teil werden 10 cts für je 200 frcs erhoben. Enthält die Quittung gedruckte oder geschriebene Mitteilungen, so ist außer der Einziehungsgebühr das Drucksachen- oder Briefporto zu entrichten. Sämtliche Gebühren sind vom Auflieferer in Freimarken auf den Quittungen zu verrechnen. Die Einziehungsgebühr verbleibt auch für den Fall der Staatskasse, daß die Quittung nicht eingelöst wird. Wird aber eine uneingelöst gebliebene Quittung der Post ein zweites Mal zur Einziehung übergeben, so werden nur die halben ursprünglichen Einlieferungsgebühren berechnet (bei der dritten Einlieferung wieder die volle Gebühr, bei der vierten die halbe usw.). Das Porto für die Mitteilungen auf den Quittungen ist in solchen Fällen nur einmal zu zahlen.

Die zur Einziehung bestimmten Quittungen sind am Schalter durch ein von der Postverwaltung kostenfrei geliefertes Verzeichnis einzuliefern, das Quittungen für verschiedene Orte und Empfänger in beliebiger Zahl enthalten darf. Jede Quittung ist darin unter besonderer Nummer nach dem Namen und Wohnorte des Bezogenen sowie nach dem Betrag aufzuführen. Über den Gesamtbetrag des Verzeichnisses stellt die Postanstalt eine Empfangsbescheinigung aus.

Mit der Annahme der Sendungen ist die Mitwirkung der Aufgabe-Postanstalt beim Quittungsdienste nicht erledigt. Die eingelieferten Quittungen werden vielmehr bei ihr zunächst nach den Einziehungs-Postanstalten gesondert. Für jede derartige Postanstalt ist dann ein amtliches Überweisungsverzeichnis auszufertigen, in dem nur Quittungen des gleichen Einlieferungsverzeichnisses erscheinen dürfen. Auf der Rückseite des für die spätere Abrechnung mit dem Absender am Aufgabeorte zurückbleibenden Einlieferungsverzeichnisses wird ersichtlich gemacht, welche Überweisungsverzeichnisse aufgestellt worden sind. Bei der Überweisung nach dem Bestimmungsorte werden die Quittungen als gewöhnliche Sendungen behandelt. Um ihr Auffinden zu erleichtern, sind

sie zusammen mit den Überweisungsverzeichnissen den Briefkarten beizulegen. Am Einziehungsorte werden die Quittungen in einem Ankunftsbuche für Quittungen gebucht. Mit Ausnahme der als postlagernd bezeichneten sind sie an dem auf den Eingang folgenden Werktag in der Wohnung des Zahlungspflichtigen vorzuzeigen. Der Einziehungsversuch kann einmal, und zwar am nächsten Werktage wiederholt werden. Wird auch dann keine Zahlung geleistet, so wird die Quittung noch 24 Stunden am Schalter der Postanstalt aufbewahrt.

Die Abwicklung muß spätestens in 5 Werktagen, den Tag des Einganges und der Rücksendung mitgerechnet, beendigt sein. Die kleineren Postanstalten senden die Überweisungsverzeichnisse der Aufgabe-Postanstalt zurück, sobald sämtliche darin aufgeführten Quittungen bezahlt oder als uneinziehbar anzusehen sind. Den Postanstalten steht es frei — was besonders für die größeren zur Erleichterung der Rechnungsgeschäfte in Betracht kommt — für alle am nämlichen Tage eingegangenen Quittungen die Abrechnung gleichzeitig vorzunehmen. Die postlagernden Quittungen werden nicht länger als die übrigen zurückbehalten.

Bei der Abwicklung der Aufträge wird in den Überweisungsverzeichnissen der Betrag der bezahlten und nicht eingelösten Quittungen eingerückt. Gleichzeitig sind die Spalten des Ankunftsbuchs und die benutzten Briefträger- und Schalterlisten auszufüllen und abzustimmen, eine Arbeit, die in größeren Betrieben zeitraubend ist wegen der häufig auftretenden Unterschiede in den bei Eingang und Abwicklung der Quittungen ermittelten Tagessummen. Stimmen die Eintragungen in den Belegen überein, so werden die Verzeichnisse mit den nicht bezahlten Papieren nach dem Aufgabeorte zurückgesandt.

Die Aufgabe-Postanstalt hat die rechtzeitige Rückkunft der Überweisungsverzeichnisse zu überwachen. An dem auf die Absendung folgenden achten Tage hat sie u. U. die Einziehungs-Postanstalt an die Erledigung zu erinnern. Auf Grund der zurückkommenden Überweisungsverzeichnisse wird am Aufgabeorte der Vordruck auf der Rückseite der Einlieferungsverzeichnisse für die Rechnungslegung ausgefüllt. Dem Absender können bis zur vollständigen Erledigung seines Einlieferungsverzeichnisses auf seinen Antrag Abschlagszahlungen in einer durch 100 teilbaren Frankensumme auf die bereits eingelösten Quittungen geleistet werden. Sobald alle Überweisungsverzeichnisse wieder vorliegen, wird der Absender aufgefordert, sich zur Entgegennahme des eingezogenen Betrags und der etwa nicht eingelösten Quittungen am Schalter einzufinden.

Über die Ein- und Auszahlungen im Quittungsdienste haben die Postanstalten der General-Postdirektion besonders Rechnung zu legen.

2. Einziehung von Nachnahmesendungen mit Quittung (Envois contre remboursement).

Diese in ihrer Wirkung dem deutschen Nachnahmedienst ähnliche, 1882 geschaffene Einrichtung bildet eine besondere Art des Einziehungsverfahrens für Quittungsbeträge. Danach können Sendungen jeder Art, die von Quittungen begleitet sind, der Post zur Aushändigung an den Empfänger unter gleichzeitiger Einziehung des Nachnahmebetrags übergeben werden. Diese Ermächtigung erstreckt sich auch auf Einschreib- und Wertsendungen. Die Sendungen sind nach dem für jede Gattung geltenden Tarife vom Absender zu frankieren; Warenproben sind nur im geschlossenen Umschlage gegen Entrichtung des Briefportos zugelassen. Daneben ist noch eine Einziehungsgebühr für Quittungen zu entrichten, die mindestens 15 cts beträgt. Bei Wiederauflieferung einer schon vorher durch die Post verschickten, jedoch uneingelöst gebliebenen Sendung mit Quittung ist das Porto für die Sendung selbst von neuem zu zahlen,

während sich für die Quittung die Einziehungsgebühr wie bei einfachen Quittungen ermäßigt.

Mit wenigen Ausnahmen finden die Bestimmungen über die Behandlung einfacher Quittungen auch auf die Sendungen mit Quittung Anwendung. Zur Unterscheidung werden diese durch den Stempelabdruck »Remboursement« auf der Quittung, dem Einlieferungs- und dem Überweisungsverzeichnisse sowie auf der Empfangsbescheinigung besonders kenntlich gemacht.

3. Überweisung der im Quittungsdienst eingezogenen Beiträge auf ein Girokonto.

Bei Abwicklung der Quittungsaufträge können die eingezogenen Beträge seit 1901 auch auf ein Girokonto bei der Belgischen Nationalbank, nämlich auf das Konto des Absenders oder eines von ihm benannten Dritten überwiesen werden, und zwar bei Quittungen jeder Art. Von dieser Ermächtigung wurde in den ersten Jahren nur wenig Gebrauch gemacht, weil für die Überweisungen ein Mindestbetrag von 1 000 frcs vorgeschrieben war. Nachdem dieser Betrag auf 50 frcs herabgesetzt worden ist, nehmen diese Giroüberweisungen beträchtlich zu. 1910 umfaßten sie insgesamt 82 735 346 frcs.

Für die im Girowege zu begleichenden Quittungen werden durchweg Formulare auf blauem Papier (zum Einlieferungs- und Überweisungsverzeichnis usw.) verwandt. Die Giroübertragung selbst wird von der General-Postdirektion veranlaßt, der zu dem Zwecke sowohl die Einlieferungs- als auch die Überweisungsverzeichnisse nach Abwicklung des Einziehungsauftrags übersandt werden.

Der belgische Quittungsdienst hat sich aus kleinen Anfängen zu einem Dienstzweig entwickelt, der nach Umfang und Höhe der Geldbeträge den belgischen Postanweisungsverkehr schon seit Jahren übertrifft. Wesentlich haben dazu die mäßigen Gebühren und die für das Publikum erlassenen einfachen Versendungsbedingungen beigetragen. Das Quittungsverfahren wird von allen Kreisen der Bevölkerung zu Geldeinziehungen benutzt, namentlich aber von Zeitungsverlegern, Vereinen, Versicherungsgesellschaften und Banken, die dergestalt Abonnementsgelder, Mitgliederbeiträge, Versicherungsprämien usw. erheben. Die Anforderungen, die dieser Dienstzweig an die Postanstalten stellt, sind nicht gering, zumal er starken Schwankungen unterliegt. Besonders lebhaft ist er vor den Hauptfälligkeitstagen, d. h. am Monats- und Vierteljahrsende. Zur Bewältigung der damit verknüpften Mehrarbeit benötigt z. B. das Haupt-Postamt in Brüssel regelmäßig am Monatsende für mehrere Tage einer größeren Zahl von Aushilfen im Beamten- und im Bestelldienste bei Bearbeitung und Vorzeigung der vorliegenden 15 000 bis 17 000 Quittungen.

II. Einziehung von Handelspapieren (Effets de commerce).

Den Postauftragsdienst für Handelspapiere besorgt die belgische Postverwaltung seit 1. Oktober 1876. Bis dahin konnten nur die Banken Wechsel und ähnliche Papiere einlösen. Auch dieser neue Dienstzweig wurde nur im Interesse der Belgischen Nationalbank geschaffen, deren Aufgabe beim Wechsel-Inkassogeschäft durch die Inanspruchnahme der Post mit ihren vielverzweigten Verbindungen erleichtert werden sollte. Die postseitige Mitwirkung beschränkte sich daher anfangs auf solche von der Nationalbank herrührende Papiere, die an einem belgischen Orte ohne Zweigniederlassung der Bank einzuziehen waren. Am 1. Februar 1877 wurde die Einrichtung auf die Girokunden der Staatsbank ausgedehnt; die einkassierten Gelder mußten aber der Bank zugeführt werden. Durch Erlaß vom 1. November 1878, der alle bis dahin vor-

handenen Beschränkungen aufhob, wurde der Dienstzweig dem Publikum allgemein zugänglich gemacht.

Das Charakteristische dieses Dienstes ist, daß er nur die unter den Begriff »Handelspapiere« fallenden Wechsel und wechselähnlichen Papiere, wie Schecks, Obligationen usw., umfaßt. Gewöhnliche Rechnungen und sonstige Quittungen werden nach den Vorschriften für das bereits erläuterte Quittungsverfahren eingezogen. Beide Verfahren sind vollständig voneinander geschieden.

Gegenwärtig können Handelspapiere ohne Beschränkung des Meistbetrags durch die Post eingezogen werden. Papiere, bei denen mangels Zahlung Protest zu erheben ist, oder die erforderlichenfalls durch Vermittlung dritter Personen (Intervention) zahlbar sind, werden dabei nicht ausgeschlossen. Für Aufträge letzter Art ist vorgeschrieben, daß der Zahlungsvermittler im Bestellbereiche der Postanstalt des Bezogenen wohnen muß. Die Postaufträge sind frühestens 15 Tage und spätestens 4 Tage vor dem Fälligkeitstage der Papiere einzuliefern. Bei verspätet zur Post gegebenen Handelspapieren übernimmt die Postverwaltung keine Gewähr für die rechtzeitige Einziehung und Erhebung des Wechselprotestes. Der Auflieferer hat die Einziehungsgebühren in Postwertzeichen auf den Papieren zu entrichten, und zwar 10 cts für jede 100 frcs bis zum Betrage von 1 000 frcs und darüber hinaus 50 cts für jede weiteren 1 000 frcs oder einen Teil davon. Die Mindestgebühr beträgt 25 cts. Die Gebühr wird für jedes Papier besonders berechnet. Weitere Kosten entstehen auch bei Einlösung des Auftrags nicht. Neben den eigentlichen Papieren dürfen die Aufträge noch Anlagen enthalten, sofern diese unter Kreuzband oder in einem Briefumschlage mit der Adresse des Zahlungspflichtigen sich befinden und nach dem gewöhnlichen Gebührentarife frankiert sind. Auf Wunsch wird der Auftraggeber unmittelbar von der Bestimmungs-Postanstalt über den Erfolg des Einziehungsversuchs benachrichtigt. Der Absender hat in diesem Falle ein postamtliches Antragsformular, mit 10 cts frankiert, zugleich mit dem Auftrage vorzulegen.

Vor der Einlieferung muß der Auftraggeber für jede Einziehungs-Postanstalt ein besonderes Postauftragsformular ausfertigen, das alle im nämlichen Monate fälligen Papiere enthalten kann. In dem Formulare sind die Papiere nach den Fälligkeitstagen geordnet aufzuführen; am Schlusse sind die auf Sicht zahlbaren und die bereits verfallenen Wechsel einzutragen. Der Absender hat sich die Formulare, die, je nachdem der eingezogene Betrag in bar ausgezahlt oder auf ein Girokonto überwiesen werden soll, auf weißem oder rosafarbenem Papier hergestellt sind, auf eigene Kosten nach den amtlichen Mustern zu beschaffen. Die nach dem gleichen Orte gerichteten Papiere sind in einen unverschlossenen, numerierten Briefumschlag zu legen, der die Adresse des Absenders, die Aufschrift »Encaissement« und den Namen der Bestimmungs-Postanstalt trägt. Bei jeder Einlieferung, selbst wenn nur ein Papier vorliegt, ist außer dem erwähnten Auftragsformular ein besonderes Einlieferungsverzeichnis (auf weißem oder rosafarbenem Papier) in doppelter Ausfertigung beizufügen, worin der Absender die Gesamtbeträge für die einzelnen Orte in alphabetischer Reihenfolge der Bestimmungs-Postanstalten anzugeben hat. Laut Vordruck muß sich der Auftraggeber auf jenem Verzeichnisse ferner zur Tragung aller bei Erledigung des Auftrags entstehenden Kosten (Protestkosten, Auslagen für Stempel und Eintragung) verpflichten.

Bei den Postannahmestellen werden alle Teile des Auftrags eingehend geprüft. Sind Anstände nicht zu erheben, so werden die Wertzeichen auf den Papieren durch die Postanstalt entwertet und die Sendungen verschlossen. Die Postauftragsbriefe gelangen abends unter »Einschreiben« zur Absendung an die Bestimmungs-Postanstalten; gleichzeitig werden die tagsüber aufgekommenen Einlieferungsverzeichnisse an die General-Postdirektion in Brüssel eingeschickt.

die mit dem Auftraggeber abrechnet. Die dieser Generaldirektion bei dem Abwicklungsgeschäfte zufallende wichtige Vermittlerrolle macht es notwendig, daß sie über den Verbleib der Aufträge und jede mit ihnen vorgenommene Änderung, wie Nach- oder Rücksendung, unterrichtet wird. Die Bestimmungs-Postanstalten müssen deshalb den Eingang der Sendungen der General-Postdirektion in jedem Falle auf einem dazu vorgeschriebenen Formulare besonders anzeigen.

Am Einziehungsorte werden die Aufträge nochmals sorgfältig nachgeprüft und dann in das Ankunftsbuch für Handelspapiere eingetragen. Die Papiere werden in der Reihenfolge der Fälligkeitstage aufbewahrt, mithin nicht nach den einzelnen Aufträgen getrennt gehalten. Am Fälligkeitstage werden sie den bestellenden Boten zur Vorzeigung bei den Zahlungspflichtigen übergeben. Die Briefträger erhalten für die Wahrnehmung des Auftragsdienstes eine Sondervergütung von 5 cts für jedes Papier. Es wird nur ein Einziehungsversuch unternommen. Bleibt dieser vergeblich, so erhält der Bezogene die Aufforderung, die Zahlung in der vorgeschriebenen Zeit am Schalter zu bewirken. Als Zahlungsmittel werden auch Postanweisungen bis 300 frcs und Postbons angenommen. Auch sind Teilzahlungen bei den meisten Wechselpapieren, Schecks usw. gestattet.

Die nicht eingelösten Papiere werden am Schalter aufbewahrt. Die nicht zu protestierenden Wertpapiere lagern bis zum Abende des zweiten auf die Vorzeigung folgenden Werktags, während die zu protestierenden Papiere nur bis zum Morgen des übernächsten Werktags, d. h. bis zur Protesterhebung, bereitgehalten werden. Auf das Verlangen, daß die Papiere im Falle der Nichteinlösung protestiert werden sollen, muß der Auftraggeber bei der Einlieferung in dem Auftragsformulare besonders hinweisen. In den belgischen Gemeinden, in denen ein Gerichtsvollzieher bestellt ist, erhebt dieser den Protest. An allen übrigen Orten sowie bei Behinderung des Gerichtsvollziehers nimmt ein Postbeamter den Protest auf. Der Auftraggeber hat somit bei der Wahl der den Protest ausführenden Person nicht mitzusprechen.

Die endgültig uneingelöst bleibenden Papiere, einschließlich der nur teilweise bezahlten, werden nach Ablauf der vorgesehenen Fristen der Postanstalt, in deren Bestellbezirk der Auftraggeber wohnt, zurückgesandt. Die Postanstalten lassen die Papiere durch den Briefträger, nötigenfalls unter Einziehung der Protest- und sonstigen Kosten, dem Auftraggeber zugehen.

Für die Bestimmungs-Postanstalt ist der Auftrag erst dann als erfüllt anzusehen, wenn das Einziehungsgeschäft für sämtliche in dem Postauftragsformular aufgeführten Papiere beendigt ist und demnach der Betrag der bezahlten und nicht eingelösten Papiere feststeht. Jeden Abend werden die vorliegenden erledigten Auftragsformulare der General-Postdirektion überwiesen. Dieser Einsendung geht eine rechnerische Prüfung der einschlägigen Bücher und Belege und die Aufstellung eines Abschlusses für jeden Fälligkeitstag voraus.

Die Generalverwaltung rechnet mit dem Auftraggeber ab auf Grund der von den Verkehrsanstalten eingehenden Auftragsformulare. Die eingelösten Beträge usw. werden bei der General-Postdirektion in einem der ihr vom Aufgabeort am Tage der Annahme eingesandten Einlieferungsverzeichnisse zusammengestellt. Sind alle darin verzeichneten Aufträge abgewickelt, so wird sogleich der eingezogene Gesamtbetrag zur Zahlung angewiesen. Inzwischen können, falls der Absender dies verlangt hat, Abschlagzahlungen auf die schon vorliegenden Auftragsformulare geleistet werden. Derartige Abschlagzahlungen beginnen von 1 000 frcs an und müssen im übrigen durch 100 teilbar sein.



Die Zahlung geschieht in folgender Weise:

a) für die 1 000 frcs nicht erreichenden Beträge durch gebührenfreie Postanweisungen, die das Postamt Brüssel I nach einer ihm von der General-Postdirektion täglich zugehenden Liste unmittelbar für den Absender ausfertigt;
b) für die Beträge von 1 000 frcs und darüber hinaus durch Anweisungen (accréditifs) auf die Nationalbank und deren Filialen außerhalb Brüssels. Diese Anweisungen müssen in Orten mit einer Niederlassung der Bank bei dieser eingelöst werden. An anderen Orten werden sie auch von den Postanstalten eingewechselt, vorausgesetzt, daß die Einlieferung des Auftrags oder die Aushändigung der Anweisungen auf die Bank am Orte erfolgt ist;
c) für die auf mindestens 50 frcs lautenden Summen außerdem durch Gutschrift bei dem Nationalbankkonto des Auftraggebers oder eines von ihm bezeichneten Dritten, sofern der Absender dies bei der Einlieferung unter Verwendung rosafarbener Formulare ausdrücklich verlangt hat.

Damit die Postanstalten die nötigen Barmittel rechtzeitig beschaffen können, werden sie von der General-Postdirektion über bevorstehende Zahlungen im Auftragsdienste von mehr als 500 frcs besonders benachrichtigt. Den Bestell-Postanstalten gehen die zur Regelung eines Auftrags ausgestellten Postanweisungen, Bankanweisungen oder Anerkenntnisse über die Kontogutschrift mit einem der Einlieferungsverzeichnisse zu, damit sie dem Auftraggeber ausgehändigt werden.

Da die Absender ausschließlich von der General-Postdirektion befriedigt werden, haben die Postanstalten für den Auftragsdienst Kontrollbelege nicht zu liefern.

Seit 1. November 1879 hat die belgische Postverwaltung das Postautragsverfahren auch auf die Einholung von Wechselakzepten ausgedehnt. Für diese Aufträge wird bei jedem Wechsel eine einmalige Gebühr von 20 cts erhoben, die die Vergütung für sämtliche Leistungen darstellt. Im weiteren können Wechsel usw. zur Post eingeliefert werden, die hintereinander zur Akzepteinholung und sodann zur Einlösung vorgezeigt werden sollen.

Die am Eingange dieses Aufsatzes wiedergegebene Übersicht II läßt erkennen, daß die Zahl der durch Vermittlung der Postanstalten eingezogenen Handelspapiere ganz beträchtlich ist. Der deutsche Postauftragsdienst, der dabei nicht die enge Umrahmung des belgischen hat, sondern auch einfache Quittungen, Zinsscheine usw. zur Einlösung zuläßt, steht dahinter zurück. Im inneren Verkehr des Reichs-Postgebiets sind im Jahre 1910 4 514 950 Postaufträge zur Geldeinziehung über 564 105 510 Mark aufgeliefert worden. Die belgischen Zahlen betrugen für den gleichen Zeitraum 3 761 583 Stück über 936 398 011 frcs. Im Verkehr des Reichs-Postgebiets ist danach zwar die Stückzahl höher, der Betrag der eingezogenen Summen aber nicht unbeträchtlich niedriger als in Belgien. Der Durchschnittsbetrag eines Postauftrags stellt sich infolgedessen in Belgien auf 249 frcs = 199 Mark, im Reichspostgebiet auf 125 Mark.

Bemerkenswert ist noch, in wie großem Umfange die Belgische Nationalbank das Postauftragsverfahren für Handelspapiere zu ihren Inkassogeschäften benutzt. Diese Bank ist auf dem Gebiete des Postauftrags stets der beste Kunde der Post gewesen. Ihre Einlieferungen übersteigen die übrigen, alle anderen Auftraggeber zusammengenommen, wesentlich. Die Zahl der von der Bank am Monatsende zur Einziehung übergebenen Papiere, die ausnahmslos bei Nichteinlösung zu protestieren sind, beläuft sich oft auf nahezu 100 000 Stück.

III. Einlösung von Zinsscheinen und abgelaufenen Wertpapieren.

Seit dem 1. Oktober 1883 vermitteln die belgischen Postanstalten die Einlösung von Zinsscheinen und abgelaufenen Wertpapieren. Das bei dem Umtausch einzuschlagende Verfahren richtet sich danach, ob es sich handelt

a) um Zinsscheine von Staatsschuldverschreibungen;
b) um Zins- oder Dividendenscheine, die den unter a) bezeichneten gleichgeachtet werden, d. h. hauptsächlich solche von Aktien und Obligationen der auf den belgischen Staat übergegangenen Eisenbahnen, der nationalen Kleinbahngesellschaft, des Gemeindefonds u. a. m.
c) um Zins- und Dividendenscheine sonstiger Herkunft sowie um abgelaufene oder ausgeloste Wertpapiere.

Zu a). Die Zinsscheine zu Staatsschuldverschreibungen können bei den Postanstalten oder durch Vermittlung der Landbriefträger unentgeltlich sofort gegen bar umgetauscht werden. Die eingelösten Scheine erhalten auf der Rückseite den Abdruck des Tagesstempels und werden von den Postanstalten an die Belgische Nationalbank, die Verwalterin der Staatsgelder, gelegentlich einer Barablieferung abgeführt.

Zu b). Der Nennbetrag dieser Scheine wird zwar auch am Postschalter sogleich gegen Quittung des Inhabers ausgezahlt. Für die Einlösung sind aber die nachstehend unter c) bezeichneten Gebühren zu entrichten; auch müssen die Scheine mit einem Verzeichnis eingeliefert werden, für dessen Behandlung die Vorschriften unter c) gelten.

Den Umtausch derartiger Scheine besorgt für ganz Belgien das Postamt Brüssel 1.

Zu c). Von der Einlösung durch die Post sind die Scheine ausgeschlossen, die nur bei Vorlegung der zugehörenden Papiere ausgezahlt werden dürfen. Dagegen werden auch ausländische Scheine angenommen.

Die Gebühr für die postseitige Vermittlung beträgt bei Zinsscheinen usw. 1 ct für jeden Schein sowie 1 ct für je 10 frcs bei Beträgen bis 100 frcs und 1 ct für je 20 frcs für den 100 frcs übersteigenden Teil. Die Gebühren werden für die gleichzeitig mit einem Verzeichnis eingelieferten Papiere gemeinsam berechnet und auf eine durch 5 teilbare Summe nach oben abgerundet. Auf den Umtausch abgelaufener Wertpapiere wird der Tarif für die Einziehung von Handelspapieren (10 cts für je 100 frcs bis 1 000 frcs, mindestens 25 cts usw.) angewandt, jedoch mit der Abweichung, daß bei der Gebührenberechnung der Gesamtbetrag aller zu einem Verzeichnisse gehörenden Papiere zugrunde gelegt wird.

Das Einlieferungsverzeichnis, dessen Ausfüllung Sache des Publikums ist, wird von der Postverwaltung unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Alle Scheine und Wertpapiere, die im gleichen Monat und beim gleichen Vermittlungs-Postamt umzuwechseln sind, können in einem Verzeichnisse gemeinschaftlich aufgeführt werden. Die Gebühren sind vom Einlieferer auf der Rückseite des Verzeichnisses in Postwertzeichen zu verrechnen. Die Scheine dürfen frühestens 15 Tage vor dem Fälligkeitstermin angenommen werden.

Die Postanstalt erteilt über den Empfang der Sendung einen Einlieferungschein. Als Anhalt für die weitere Behandlung dient ihr ein amtlich geliefertes Handbuch, aus dem zu ersehen ist, welchen Postanstalten der Umtausch der einzelnen Scheine übertragen ist. Diesen Postanstalten werden die Scheine und Wertpapiere mit dem Einlieferungsverzeichnis unter »Einschreiben« übersandt.

Das Vermittlungs-Postamt hat für jede Bankanstalt und jeden Fälligkeitstag eine Einlösungsliste anzulegen. Am Fälligkeitstage begibt sich ein Beamter zu der Bank, um gegen Aushändigung der Papiere und Anerkenntnis auf der Einlösungsliste den Barbetrag zu empfangen. Nach Abwicklung gehen die Einlieferungsverzeichnisse wieder an die Aufgabe-Postanstalt zurück. Der Absender kann den eingezogenen Betrag am Schalter oder auch gebührenfrei durch den Briefträger ausgezahlt erhalten.

Die Postanstalten müssen der General-Postdirektion zu Kontrollzwecken monatlich, spätestens bis zum 3. des neuen Monats, je ein Verzeichnis der bei den Bankanstalten des eigenen Bereichs eingelösten und den Auflieferern ausgezahlten Papiere vorlegen.

Das in Belgien als besonderer Post-Dienstzweig eingeführte Einlösungsverfahren für Zinsscheine und Wertpapiere hat keine besondere Ausdehnung erlangt. 1910 belief sich der Betrag der eingelösten Scheine usw. für ganz Belgien auf kaum mehr als 1 Million Franken, womit eine Gebühreneinnahme von nur 2 152 frcs verbunden war.

Die Einrichtung hat nur für die Orte ohne Bankniederlassungen einige Bedeutung. In dem Maße, in dem die Banken ihre Verbindungen auch auf die kleineren Städte und Orte ausdehnen, wird die Inanspruchnahme der postseitigen Vermittlung noch geringer werden, weil die Bankanstalten die Scheine im allgemeinen unentgeltlich dem Publikum umtauschen.

Geschichte des Postwesens in den Hohenzollernschen Landen.

Nach archivalischen Quellen bearbeitet vom Ober-Postpraktikanten **Thele** in Berlin.

(Schluß.)

Das Postwesen in den hohenzollernschen Fürstentümern von 1829 bis 1850.

Der Zeitabschnitt vom Jahre 1829 bis 1850 in der hohenzollernschen Postgeschichte zeichnet sich durch viele Änderungen und Verbesserungen des Kurswesens aus. Diese hatten ihren Grund hauptsächlich in Kursänderungen, die im benachbarten Württemberg und Baden vorgenommen wurden. Im Jahre 1830 richtete die General-Postdirektion in Frankfurt eine Eilwagenverbindung von Stuttgart über Tübingen, Hechingen, Sigmaringen, Mengen, Saulgau, Ravensburg nach Friedrichshafen ein. Der Eilwagen hatte folgenden Gang:

Freitag	4^{0}	ab	Stuttgart	an	Dienstag 5^{30},
-	11^{0}	ab	Hechingen	an	Montag 9^{0},
Sonnabend	6^{45}	an	Sigmaringen	an	Montag 11^{0},
-	6^{0}	an	Friedrichshafen...	ab	Montag 4^{0}.

Diese für damalige Verhältnisse ausgezeichnete Verbindung bestand aber nur während der Sommermonate und hatte den Zweck, dem Publikum die Teilnahme an den Spazierfahrten des Dampfboots, das am Sonntag früh von Friedrichshafen abging, zu ermöglichen. Das Personengeld betrug 32 Kr. für die Meile.

Im Jahre 1837 erhielt Sigmaringen eine gute Verbindung mit Ulm und Schaffhausen, indem der täglich verkehrende Eilwagen zwischen Ulm und Stockach wöchentlich dreimal über Sigmaringen geführt wurde. An den übrigen Wochentagen verkehrten besondere Fahrten zwischen Sigmaringen und Mengen, wo sie Anschluß an jenen wichtigen Kurs hatten. Die Bemühungen der Regierung bei der badischen Postverwaltung um Einrichtung eines Fahrpostkurses von Sigmaringen über Klosterwald, Überlingen nach Konstanz blieben ohne Erfolg. Am 1. August 1837 wurde eine weitere wöchentlich einmalige Fahrpostverbindung zwischen Sigmaringen und Ebingen mit Anschluß nach Hechingen hergestellt. Das Postamt in Hechingen hatte bereits im Jahre 1834 infolge Vermehrung der Postfahrten auf der Strecke Stuttgart-Schaffhausen tägliche Verbindungen mit der Schweiz und Stuttgart erhalten. Um eine bessere Verbindung mit dem Oberamte Gammertingen und mit Trochtelfingen zu erhalten, beantragte die fürstliche Regierung in Sigmaringen im Jahre 1840 die Einrichtung einer Fahrpost von Sigmaringen über Gammertingen, Trochtelfingen nach Reutlingen. Darauf teilte das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten in Stuttgart der Regierung mit, es müsse sich dieser Einrichtung widersetzen, weil die geplante Verbindung mit den bereits bestehenden Kursen nach der Schweiz in Wettbewerb trete und die württembergischen Interessen schädige. Einige Jahre später richtete der Hirschwirt Heinrich in Trochtelfingen unter finanzieller Beihilfe der Regierung eine Omnibusverbindung zwischen Reutlingen und Überlingen ein, die aber nur während der besseren Jahreszeit in Betrieb war. Stationsorte mit Pferdewechsel waren Reutlingen, Trochtelfingen, Veringendorf, Krauchenwies, Aach, Überlingen. Im Jahre 1845 traten infolge umfangreicher Kursänderungen in Württemberg auch in den hohenzollernschen Postkursen bedeutende Verbesserungen ein. Es verkehrte von da ab zwischen Hechingen und Sigmaringen zur Beförderung von Personen, Briefen und Paketen wöchentlich je zweimal ein Eilwagen über Gammertingen und Ebingen. Die Fahrzeit betrug für die 50 km lange Strecke 6 Stunden. Die Personenannahme war unbeschränkt. Das Personengeld belief sich auf 28 Kr. für die Meile bei 40 Pfund Freigepäck. Zwischen Hechingen und Haigerloch verkehrten an drei Tagen Personenposten, an einem Tage eine Karriolpost und an einem Tage eine Reitpost. Das Personengeld betrug 42 Kr. Zwischen Haigerloch und Sulz bestand eine wöchentlich zweimalige Reitpost. In den folgenden Jahren traten noch weitere Änderungen ein, deren einzelne Aufzählung sich erübrigt.

Nach den abgeschlossenen Verträgen waren in Hohenzollern zu jener Zeit für das Taxwesen die württembergischen Tarife maßgebend, deren Grundlage die württembergische Verordnung vom 2. Juni 1814 bildete. Am 1. April 1823 trat eine Portoermäßigung ein, indem das Gewicht des einfachen Briefes auf 1 Lot (früher $^1/_2$ Lot) erhöht wurde. Für Drucksachen und Warenproben gab es ermäßigte Tarife. Bei Paketsendungen wurde das Porto nach der Entfernung und nach dem Gewichte berechnet. Dieses wurde bei leichten Sendungen von Pfund zu Pfund, bei mittelschweren Sendungen von 2 Pfund zu 2 Pfund und bei schweren Sendungen von 5 Pfund zu 5 Pfund abgestuft. Es kostete ein 2 Pfund schweres Paket von Sigmaringen nach Stuttgart 17 Kr., ein 5-Pfund-Paket 28 Kr., ein 10-Pfund-Paket 46 Kr., ein 20-Pfund-Paket 1 fl. 9 Kr. Das Personengeld wurde für jeden Kurs besonders festgesetzt und schwankte zwischen 20 und 32 Kr. für die Meile. Die Extrapost- und Estafettentaxe wurde häufig geändert. Es waren zu zahlen für das Pferd und für die Station im Jahre 1840: 1 fl. 24 Kr., 1845: 1 fl. 36 Kr., 1850: 1 fl. 20 Kr. Dazu traten noch verschiedene Nebengebühren. Für den Verkehr mit dem Ausland (alles nicht Württembergische und Hohenzollernsche) bestanden besondere Tarife.

Das Postwesen in den Hohenzollernschen Landen von 1850 bis jetzt.

Mit Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vollzogen sich in der staatsrechtlichen Stellung der Fürstentümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen bedeutsame Veränderungen. Infolge der seit dem Frühjahre 1848 in Deutschland eingetretenen politischen Ereignisse sahen sich die beiden regierenden Fürsten von Hohenzollern-Hechingen und Sigmaringen veranlaßt, der Regierung über die Fürstentümer mit ihren Souveränitäts-, Regierungs- und etwaigen Erbfolgerechten zu Gunsten der Krone Preußen zu entsagen.*) Durch das Gesetz, betreffend die Vereinigung der Fürstentümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen mit dem preußischen Staatsgebiete, vom 12. März 1850 fand der zwischen den drei Souveränen unterm 7. Dezember 1849 abgeschlossene Abtretungsvertrag in Preußen die verfassungsmäßige Genehmigung. Die Fürstentümer wurden von Preußen sofort übernommen. Gemäß einer Allerhöchsten Bestimmung Sr. Majestät des Königs vom 30. April 1851 erhielt das neu erworbene Gebiet die Bezeichnung »Hohenzollernsche Lande«. Am 1. März 1852 wurde in Sigmaringen eine Königlich Preußische Regierung eingesetzt.

Unmittelbar nach dem Übergange der Fürstentümer an Preußen unternahm der preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten v. d. Heydt Schritte zur Regelung des Postwesens in Hohenzollern. Den preußischen Verwaltungsgrundsätzen entsprechend wurde zunächst die Übernahme der hohenzollernschen Posten in Staatsbetrieb ins Auge gefaßt. Dies war jedoch nur ausführbar, wenn mit dem Fürsten von Thurn und Taxis eine Übereinkunft getroffen wurde, die ihm für Aufgabe seiner in den Verträgen vom 24. Oktober 1821 und 27. Dezember 1828 festgelegten Rechte eine Entschädigung gewährte. Der König machte dem Minister v. d. Heydt die Wahrung der bestehenden Rechte bei der Regelung des Postwesens in Hohenzollern zur »unerläßlichsten Pflicht«. v. d. Heydt teilte im Juni 1850 der Thurn und Taxisschen General-Postdirektion in Frankfurt mit, daß eine Veränderung der Verwaltung des Postwesens in Hohenzollern im Interesse der Bevölkerung notwendig erscheine, und ersuchte die Generaldirektion, den zu der Zeit anläßlich der Verhandlungen über den Anschluß der Thurn und Taxisschen Verwaltung an den deutsch-österreichischen Postverein gerade in Berlin weilenden Taxisschen Kommissar mit Vollmacht zu versehen wegen Regelung des Postwesens in Hohenzollern.

Inzwischen waren die in den Fürstentümern beschäftigten Postbeamten als mittelbare Staatsdiener vereidigt und auch an den Posthausschildern, Dienstsiegeln und Uniformen der Postbeamten und Postillione Änderungen vorgenommen worden, die sich aus dem Übergange der Souveränität an die Krone Preußen ergaben. Die Postanstalten erhielten die Bezeichnung »Königlich Preußisches Fürstlich Thurn und Taxissches Postamt«.

Auf das Ersuchen der preußischen Regierung, mit ihr in Verhandlungen wegen der Abtretung des hohenzollernschen Postregals einzutreten, äußerte sich die Thurn und Taxissche General-Postdirektion zustimmend; sie bat sich jedoch einige Frist aus, weil sie gerade in Verhandlungen mit Württemberg wegen des Überganges des dortigen Postwesens in Staatsbetrieb begriffen sei,

---

*) Zwischen dem Königlich Preußischen Hause und den Fürstlich Hohenzollernschen Häusern bestanden bereits von früher her Erbeinigungsverträge, durch die dem Hause Preußen für den Fall des Erlöschens sämtlicher Linien der Fürsten und Grafen von Hohenzollern im Mannesstamme die Erbfolge in den hohenzollernschen Fürstentümern, Graf- und Herrschaften zugesichert war.

und weil die Beschaffung der Unterlagen für die Festsetzung der Entschädigungsumme einige Zeit in Anspruch nehme. Für die Entschädigungsumme konnten im wesentlichen nur die Überschüsse der hohenzollernschen Postanstalten als Grundlage dienen. Bei der Eigenart des Taxisschen Abrechnungswesens war eine zuverlässige Ermittlung des Ertrags der hohenzollernschen Posten aber nur bei der General-Postdirektion in Frankfurt möglich. Ein Versuch des Handelsministers, durch die Regierung in Sigmaringen einen Überblick über das finanzielle Ergebnis der hohenzollernschen Postanstalten zu erlangen, führte nicht zum Ziele, man war somit auf den guten Willen der Generaldirektion in Frankfurt angewiesen.

Nachdem am 1. Juli 1851 das Postwesen in Württemberg von Thurn und Taxis auf den Staat übergegangen war, ersuchte der preußische Handelsminister die Generaldirektion in Frankfurt um schleunige Fortführung der Verhandlungen über die Abtretung des Postwesens in Hohenzollern. Es wurden darauf von der Generaldirektion in Frankfurt der General-Postdirektionsrat Müller und von der preußischen Regierung der Geheime Ober-Postrat Metzner als Kommissare bestellt. Die Generaldirektion hatte den Reinertrag der hohenzollernschen Posten für den Zeitraum vom 1. Juli 1850 bis Ende Juni 1851 auf 6705 fl. berechnet. Da dem preußischen Kommissar die Unterlagen für die Berechnung der Entschädigungsumme aber nicht ausreichend erschienen, wurden die Verhandlungen vorläufig eingestellt und die Regelung des Postwesens in Hohenzollern auf später verschoben.

Die infolge der Übernahme des württembergischen Postwesens in Staatsbetrieb eingetretene Loslösung der hohenzollernschen Posten von den württembergischen machte mit Rücksicht auf den Zusammenhang der beiderseitigen Verkehrsinteressen besondere Vereinbarungen über die künftige Gestaltung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Hohenzollernschen Landen und Württemberg nötig. Zu diesem Zwecke wurde zwischen dem Fürsten von Thurn und Taxis und der württembergischen Regierung unterm 3. Juli 1851 unter Zustimmung Preußens ein besonderer Vertrag abgeschlossen. Trotzdem zeigte sich bald, daß die Aufhebung des früher so innigen Verkehrsverhältnisses mit Württemberg der Entwicklung des Postwesens in Hohenzollern nicht günstig war. Dies trat um so mehr in die Erscheinung, als Württemberg nach der Verstaatlichung seiner Posten sich anschickte, für sein Gebiet umfangreiche Verbesserungen durchzuführen und durch seinen Beitritt zum deutsch-österreichischen Postverein (1. Sept. 1851) auch aller Vorteile teilhaftig wurde, die dieser in bezug auf den wechselseitigen Verkehr seinen Mitgliedern gewährte. Wie sehr das hohenzollernsche Postwesen dem württembergischen gegenüber im Rückstande war, ergibt sich zur Genüge aus der einen Tatsache, daß damals ein Brief aus Hechingen nach Berlin 35 Kr. kostete, während in dem nur wenige Stunden entfernt gelegenen württembergischen Tübingen nur 9 Kr. erhoben wurden. Manche Hechinger Kaufleute sandten daher ihre Briefe unter Umschlag an Geschäftsfreunde in Tübingen und ließen sie da zur Post geben.

Auf energisches Betreiben der preußischen Regierung trat die Thurn und Taxissche Verwaltung am 1. Juni 1852 für das hohenzollernsche Postgebiet dem deutsch-österreichischen Postverein bei. Durch einen im Einverständnisse mit Preußen abgeschlossenen Sondervertrag zwischen Württemberg und dem Fürsten von Thurn und Taxis wurde gleichzeitig eine Anzahl Bestimmungen des Postvereinsvertrags bezüglich ihrer Anwendung auf den unmittelbaren Verkehr zwischen Hohenzollern und Württemberg erläutert und ergänzt. Die Abmachungen erstreckten sich auf die Berechnung des Portos bei den Fahrpostsendungen, die Festsetzung der Transitlinien, das Transitporto, die Beschaffenheit der Begleitpapiere, die Gewichtsanwendung und Münzwährung,

das Abrechnungsverfahren, die Gewährleistung, die Behandlung der unbestellbaren Fahrpoststücke, die Beförderungsbeschränkungen, das Estafetten- und Extrapostwesen, die Befreiung vom Wege- und Brückengeld u. a. m. Den großen Verbesserungen, die die Einbeziehung der Hohenzollernschen Lande in den deutsch-österreichischen Postverein mit sich brachte, standen aber auch Nachteile gegenüber, die sich besonders im Fahrpostverkehr geltend machten. Während früher im Wechselverkehr mit Württemberg das Porto genau in der gleichen Höhe und nach den nämlichen Grundsätzen wie im inneren württembergischen Verkehr erhoben wurde, mußte von da ab bei Fahrpostsendungen das beiderseitige Porto getrennt berechnet werden; die beiden Anteile überstiegen aber zusammengenommen häufig den früheren Portosatz. Immerhin überwogen die durch den Anschluß an den Postverein erzielten Vorteile die Nachteile bei weitem.

Der preußische Handelsminister richtete darauf sein Augenmerk auf die Verbesserung der Posteinrichtungen im Innern des Landes. Beim Übergange der Fürstentümer an Preußen waren vorhanden

Postämter in Hechingen und Sigmaringen,
Postexpeditionen in Gammertingen und Haigerloch,
Posthaltereien (Postställe) in den eben genannten Orten sowie in Habsthal, Haide und Klosterwald (in den drei letzten Orten aber nur für den Extrapostverkehr).

Den Postanstalten boten sich folgende Beförderungsgelegenheiten:

Bezeichnung des Kurses	Auf den Kursen verkehrten in jeder Richtung wöchentlich			
	Eilwagen	Fahrposten	Karriolposten	Reitposten
Stuttgart-Hechingen-Balingen-Rottweil-Donaueschingen-Schaffhausen	7	—	—	—
Stuttgart-Hechingen-Balingen-Wellendingen-Spaichingen-Tuttlingen-Schaffhausen	7	—	—	—
Hechingen-Haigerloch	—	2	5	—
Haigerloch-Sulz (Neckar)	—	—	2	—
Gammertingen-Ebingen	—	—	—	3
Sigmaringen-Gammertingen-Hechingen	2	—	2	—
Sigmaringen-Ebingen-Hechingen	1	—	—	—
Sigmaringen-Ebingen	—	—	2	—
Sigmaringen-Mengen	—	—	4	—
Ulm-Sigmaringen-Stockach-Schaffhausen	3	—	—	—

Im Vergleich mit dem übrigen preußischen Staatsgebiete waren die Posteinrichtungen der Hohenzollernschen Lande noch sehr rückständig. Selbst größere Ortschaften, in denen sich Oberämter oder Gerichtsbehörden befanden, wie Klosterwald, Glatt, Straßberg, Ostrach, Trochtelfingen, hatten

keine Postanstalten, so daß die Behörden gezwungen waren, ihre Postsendungen durch eigene Boten befördern zu lassen oder bei benachbarten württembergischen oder badischen Postanstalten aufzuliefern und dort Porto zu zahlen, während sie bei hohenzollernschen Postanstalten auf freie Beförderung Anspruch gehabt hätten. Eine Landbriefbestellung, die damals in Preußen schon im weitesten Umfange stattfand, gab es in Hohenzollern überhaupt nicht. Auch ließ der Zustand der Diensträume und Verkehrsmittel sehr viel zu wünschen übrig. Da nach den Verwaltungsgrundsätzen des Hauses Thurn und Taxis die finanzielle Frage bei allen Verkehrseinrichtungen eine hervortretende Rolle spielte und nach der ganzen geschichtlichen Entwicklung der Taxisschen Postanstalt spielen mußte, da ferner der portopflichtige Briefverkehr der hauptsächlich Ackerbau treibenden Bevölkerung Hohenzollerns schwach war, konnte es nicht ausbleiben, daß die auf eine Verbesserung des Postwesens in Hohenzollern abzielenden weitgehenden Vorschläge der preußischen Regierung, die von ganz anderen Gesichtspunkten ausgingen, bei der Generaldirektion in Frankfurt auf lebhaften Widerstand stießen. Das Haus Taxis konnte sich zudem auf den Artikel 7 des mit dem Fürsten von Hohenzollern-Sigmaringen abgeschlossenen Postüberlassungsvertrags vom Jahre 1828 berufen, nach dem es nicht verpflichtet war, weitere Postämter, Stationen und Postkurse, als damals (1828) bestanden, einzurichten. Von diesem Einwande machte es auch in der Folgezeit wiederholt Gebrauch.

Auf die Vorstellungen des Ministers v. d. Heydt verstand sich die Generaldirektion in Frankfurt zunächst versuchsweise zur Einrichtung von Postexpeditionen in Ostrach und Straßberg. Weitergehenden Wünschen gegenüber verhielt sie sich ablehnend. Um einen genauen Einblick in die hohenzollernschen Verkehrsverhältnisse und die wirklich notwendigen Verbesserungen zu erlangen, beauftragte v. d. Heydt unter Zustimmung der Generaldirektion in Frankfurt im August 1853 den kommissarischen General-Postinspektor, Ober-Postdirektor Schulze, sich an Ort und Stelle über den Postbetrieb zu unterrichten. Auf Grund des von Schulze erstatteten Berichts, in dem unter anderem gesagt war, daß die Taxissche Verwaltung aus dem Postwesen in Hohenzollern einen Überschuß von annähernd 10 000 fl. erziele, beantragte v. d. Heydt bei der Generaldirektion folgende Verbesserungen:

1. Einrichtung von Postexpeditionen in Empfingen und Trochtelfingen;
2. Einrichtung einer Postexpedition in Klosterwald und Herstellung einer Personenpostverbindung von da nach Sigmaringen;
3. Herstellung einer täglichen Personenpostverbindung zwischen Hechingen und Haigerloch;
4. Vermehrung der Karriolpostfahrten zwischen Haigerloch und Sulz (Neckar);
5. Herstellung einer täglichen Personenpostverbindung zwischen Hechingen und Sigmaringen an Stelle der wöchentlich dreimaligen;
6. Einrichtung eines geordneten Landbestellwesens;
7. Beschaffung besserer Postdiensträume in Sigmaringen, Haigerloch und Gammertingen;
8. Besetzung der erledigten Stelle eines Postkommissars für die Hohenzollernschen Lande.

Von diesen Verbesserungsvorschlägen war zweifellos die Herstellung einer täglichen Personenpostverbindung zwischen den beiden Residenzstädten Hechingen und Sigmaringen der wichtigste. Hohenzollern war schon vor 1850 fast seiner ganzen Länge nach von einer Chaussee durchzogen, die an verschiedenen Punkten Abzweigungen nach den bedeutenderen Städten der Nachbarländer

hatte. Es lag daher nahe, mittels einer auf dieser Straße verkehrenden durchlaufenden Post mit den nötigen Seitenverbindungen alle Teile des Landes miteinander in tägliche Verbindung zu setzen. Die Verkehrsgemeinschaft mit Württemberg hatte es aber mit sich gebracht, daß das Land fast nur der Breite nach von Posten durchschnitten war, die untereinander nur in mangelhafter Verbindung standen. Dadurch wurde ein großer Teil des Briefverkehrs zwischen den hohenzollernschen Orten in den Transit durch die benachbarten Länder, namentlich Württemberg, gedrängt, was nicht nur Verzögerungen in der Beförderung, sondern auch höhere Portokosten verursachte und für den amtlichen Versendungsverkehr den Vorzug der Portofreiheit zum Teil hinfällig machte. Nach Aufhebung der Verkehrsgemeinschaft mit Württemberg trat der Mangel einer täglichen durchgehenden Verbindung um so deutlicher hervor.

Auf die dringenden Vorstellungen der preußischen Regierung erklärte sich die Generaldirektion im Juli 1854 zwar bereit, in Klosterwald eine Postexpedition einzurichten und sie durch eine wöchentlich dreimal verkehrende Fahrpost mit Sigmaringen zu verbinden, auch machte sie Zusagen wegen Vermehrung der Verbindungen zwischen Hechingen und Haigerloch, der Beschaffung besserer Diensträume und der Herbeiführung einer Verständigung mit Württemberg wegen des Transitportos, auf die übrigen Vorschläge ging sie indes nicht ein. Mit diesen geringen Zugeständnissen konnte sich die preußische Regierung nicht zufrieden geben, die Generaldirektion ließ sich aber erst nach wiederholten Anträgen der Regierung nach und nach zur Vornahme weiterer Verbesserungen bewegen. Am 1. Juli 1855 begann der Postkommissar für Hohenzollern, General-Postdirektionssekretär Wilcke aus Frankfurt, dem zugleich die Verwaltung des Postamts in Sigmaringen übertragen wurde, seine Tätigkeit. Am 1. Januar 1856 wurde eine tägliche Personenpostverbindung zwischen Hechingen und Haigerloch und am 1. Juni 1858 eine solche zwischen Sigmaringen und Hechingen eingerichtet. An diesem Kurse traten gleichzeitig mehrere Briefsammelstellen in Wirksamkeit, und bald folgte die Errichtung von Postexpeditionen in Dettingen (an Stelle der für Empfingen beantragten) und Trochtelfingen. Damit waren die Wünsche der preußischen Regierung in der Hauptsache erfüllt. Die Einrichtung einer Landbestellung erklärte die Regierung in Sigmaringen selbst für überflüssig, weil das gut ausgebildete Amts- und Gemeindebotenwesen dafür einen hinreichenden Ersatz biete. Im Jahre 1863 wurde aber auch diese Lücke in den Posteinrichtungen des Landes durch Anstellung von Landpostboten beseitigt.

Nach den mit den ehemaligen hohenzollernschen Fürstentümern abgeschlossenen Verträgen sollte der Fürst von Thurn und Taxis bei Besetzung der Postbeamtenstellen in Hohenzollern in erster Linie Landesangehörige berücksichtigen. Bei dem Mangel an geeigneten hohenzollernschen Bewerbern war er indes häufig genötigt, auf »Ausländer« zurückzugreifen. Auch nachdem die Fürstentümer an Preußen übergegangen waren, sind vom Fürsten von Thurn und Taxis fast nur nichtpreußische Staatsangehörige in Hohenzollern angestellt worden. Der Taxisschen Verwaltung ist daher der Vorwurf nicht erspart geblieben, daß sie sich nicht in dem erforderlichen Maße bemühe, hohenzollernsche Landesangehörige als Anwärter für die Postbeamtenlaufbahn zu gewinnen.

Die Ereignisse des Jahres 1866 machten dem Thurn und Taxisschen Postwesen in Deutschland ein Ende. Durch den Vertrag zwischen Preußen und dem Fürsten von Thurn und Taxis, betreffend die Übertragung des gesamten Thurn und Taxisschen Postwesens auf den Preußischen Staat, vom 28. Januar 1867 ging auch das Postwesen in den Hohenzollernschen Landen am 1. Juli 1867 in preußische Verwaltung über. Der hohenzollernsche Postbezirk wurde der neu geschaffenen Ober-Postdirektion in Frankfurt (Main) zugeteilt. Unmittelbar

nach dem Zustandekommen des Vertrags trat die württembergische Regierung mit dem Wunsche hervor, das Postwesen in Hohenzollern im Vertragswege unter ihre Verwaltung zu nehmen. Sie begründete ihren Antrag mit der Gemeinsamkeit der württembergischen und hohenzollernschen Verkehrsinteressen und wies auf die Vorteile hin, die Hohenzollern durch den Anschluß an das größere Nachbarland erwachsen würden. Der Anschluß sei auch deswegen sehr erwünscht, weil zwischen Preußen und Württemberg bereits wegen der Eisenbahnen und Telegraphen ein Übereinkommen getroffen sei. Es dürfte die Tatsache interessieren, daß auch der damalige Geheime Postrat Stephan, der zu der Zeit als Administrator der Taxisschen Posten in Frankfurt weilte, die Verpachtung des hohenzollernschen Postwesens an Württemberg empfahl. Rücksichten politischer Natur führten jedoch dahin, daß von dem Anerbieten Württembergs kein Gebrauch gemacht wurde. Am 3. Oktober 1867 erklärte der Bundeskommissar, General-Postdirektor v. Philippsborn, in der 13. Sitzung des Reichstags des Norddeutschen Bundes, daß die königliche Staatsregierung die Abtrennung des Postwesens in den Hohenzollernschen Landen von dem Postwesen des Norddeutschen Bundes nicht eintreten lassen werde. Es mag hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß nach Presseäußerungen der damaligen Zeit in der hohenzollernschen Bevölkerung durchaus keine Stimmung für die Übertragung des Postwesens an Württemberg vorhanden war, da das Publikum gewohnt sei, »bei der Preußischen Verwaltung ein zuvorkommendes und gefälliges Benehmen und jederzeit schleunige Untersuchung und Abhilfe von Beschwerden zu finden«.

Seit dem Übergange des hohenzollernschen Postwesens auf Preußen und das Reich haben auch die Hohenzollernschen Lande an allen Verkehrsverbesserungen, an denen die letzten Jahrzehnte so reich sind, teilgenommen. Im Jahre 1866 befanden sich daselbst 4 Postämter (Hechingen, Sigmaringen, Gammertingen, Haigerloch), 7 Postexpeditionen und 6 Postablagen. Bei der Übernahme wurden diese Postanstalten nach preußischem Muster anderweit eingeteilt. 2 Postämter (Gammertingen und Haigerloch) und die 6 Postablagen wurden in Postexpeditionen umgewandelt, so daß vom 1. Juli 1867 ab 2 Postämter und 15 Postexpeditionen vorhanden waren, von denen später einige in Postagenturen umgewandelt wurden. Nach der Neueinteilung der Postanstalten am 1. Januar 1876 besaß Hohenzollern 2 Postämter I, 11 Postämter III und 9 Postagenturen.

Mit dem Zeitpunkte der Einbeziehung des Großherzogtums Baden in das Reichs-Postgebiet (1. Januar 1872) wurden die Hohenzollernschen Lande von der Ober-Postdirektion in Frankfurt abgezweigt und der neu geschaffenen Ober-Postdirektion in Konstanz zugeteilt. Da Hohenzollern im Süden und Südwesten an Baden grenzt, war es nunmehr auch räumlich mit dem Reichs-Postgebiete vereinigt. Die Beseitigung der trennenden Grenzen war für die weitere Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen in Hohenzollern von vorteilhaftester Wirkung. Die Zahl der Postanstalten hat sich in dem nunmehr 40-jährigen Zeitraume der Zugehörigkeit der Hohenzollernschen Lande zum Ober-Postdirektionsbezirke Konstanz nahezu verdreifacht. Es sind jetzt vorhanden 2 Postämter I, 11 Postämter III, 31 Postagenturen und 25 Posthilfstellen. Die Zahl des bei den Postämtern beschäftigten Beamten- und Unterbeamtenpersonals betrug im Jahre 1852: 7, 1867: 47, 1874: 64, 1909: 142. Über die Verkehrszunahme gibt die nachstehende Übersicht (S. 390) Aufschluß.

In den Postkursverhältnissen der Hohenzollernschen Lande traten mit der Ausbreitung des Eisenbahnnetzes in Württemberg und Baden, an das auch Hohenzollern angeschlossen wurde, große Veränderungen ein. Bereits im Jahre 1865 hatte Preußen mit der württembergischen und der badischen Regierung Staatsverträge abgeschlossen, nach denen die Hohenzollernschen Lande durch Weiterführung der württembergischen und der badischen Eisenbahnlinien durch hohen-



	1852	1874/75	1909
Zahl der bei den Postämtern täglich ankommenden und abgehenden Posten	30	113	229
Angekommene Briefsendungen	133 000	510 000	2 450 000
Aufgelieferte Briefsendungen	130 000	450 000	2 075 000
Angekommene Paket- und Wertsendungen..	28 000	69 700	158 000
Abgegangene Paket- und Wertsendungen ...	41 000	63 800	147 000
Summe der etatsmäßigen Einnahmen.......	30 000 fl	136 000 Mark	315 000 Mark
Summe der etatsmäßigen Ausgaben	19 000 fl	119 000 Mark	336 000 Mark

zollernsches Gebiet in das bestehende Eisenbahnnetz aufgenommen werden sollten. In diesen Verträgen wurde die Regelung des Postverkehrs auf den hohenzollernschen Eisenbahnstrecken bereits vorgesehen für den Fall, daß Preußen die Ausübung des hohenzollernschen Postregals selbst übernehmen sollte. Danach lagen den beiden Regierungen folgende Verpflichtungen ob.

Der Betrieb auf den Eisenbahnen sollte, soweit dessen Natur es gestatte, in die notwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung gebracht werden. Die Regierungen sollten auf den in Hohenzollern gelegenen Bahnstrecken die Beförderung übernehmen

a) der Briefe und Zeitungen,
b) aller Pakete und sonstigen Sendungen, die gemünztes Geld, Papiergeld, ungemünztes Gold und Silber, Juwelen oder Pretiosen enthielten, ohne Unterschied des Gewichts,
c) aller andere Gegenstände enthaltenden Pakete bis zum Einzelgewichte von 20 Pfund und
d) aller Postbeamten und Gerätschaften, die von der preußischen Post zur Begleitung etwa mitgegeben würden.

Die Postsendungen sollten von den beiden Eisenbahnverwaltungen unter gleich günstigen Bedingungen befördert werden wie die Postsendungen des eigenen Landes mit der Maßgabe, daß die Vergütungsansprüche an die preußische Postverwaltung niemals die Selbstkosten übersteigen dürften. In den Verträgen wurde auch vereinbart, welche Eisenbahnlinien durch Hohenzollern geführt werden sollten. Sie wurden in nachstehender Reihenfolge fertiggestellt:

1867 von Horb durch das Neckartal nach Sulz,
1869 - Tübingen nach Hechingen,
1873 - Scheer nach Sigmaringen,
1873 - Schwackenreuthe nach Pfullendorf und von Meßkirch nach Sigmaringen,
1874 - Hechingen nach Balingen,
1875 - Pfullendorf nach Altshausen,
1878 - Balingen nach Sigmaringen.

Dazu trat im Jahre 1890 noch die Strecke Tuttlingen-Sigmaringen.

Der Postbetrieb auf den Strecken Tübingen-Hechingen-Balingen-Sigmaringen und Horb-Sulz wird durch württembergische Beamten- und Schaffnerbahnposten, auf den übrigen Linien durch württembergische und Reichs-

Schaffnerbahnposten wahrgenommen. Seit dem Jahre 1900 ist außerdem ein Kleinbahnnetz im Ausbau begriffen, das die wichtigeren Orte Hohenzollerns miteinander verbindet und auch für die Zwecke des Postdienstes nutzbar gemacht wird. Es umfaßt die Kleinbahnstrecken Hechingen–Gammertingen–Sigmaringen, Eyach–Haigerloch–Stetten, Gammertingen–Kleinengstingen und Haigerloch–Hechingen.

Mit der Ausbreitung der Eisenbahnen verschwand aus den romantischen*) Tälern Hohenzollerns ein Postwagen nach dem andern und damit eine Erinnerung an die gute alte Zeit. Wie sehr die alten Posteinrichtungen mit dem Volksleben verwachsen waren, zeigte sich, als am Tage vor der Eröffnung der Bahn Eyach–Haigerloch (17. Juni 1901) der Postwagen, mit Fahnen, Girlanden und Trauerbändern geschmückt, unter den Klängen einer Musikkapelle und herzlichen Abschiedsgrüßen seine letzte Fahrt von Haigerloch antrat. Über dem Bocksitze prangte eine Tafel mit folgender Inschrift:

»Zum letzten Mal fährst Du hinan,
Erinnerungsreicher gelber Wagen,
Dir hat nach wechselvoller Bahn
Das letzte Stündlein heut geschlagen;
Du trauter Freund der alten Zeit,
Sei nun gegrüßt zum letzten Mal!
Mit Wehmut denkt wohl Deiner heut
Ein jedes Herz im Eyachtal.«

Zum Schlusse sei noch ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung des Telegraphen- und Fernsprechverkehrs in den Hohenzollernschen Landen gestattet. Die erste Telegraphenstation wurde in Hohenzollern im Jahre 1857 durch die preußische Telegraphenverwaltung eingerichtet, und zwar in Sigmaringen. Sie hatte beschränkten Tagesdienst und wurde durch eine Telegraphenlinie nach Stockach an das allgemeine Telegraphennetz angeschlossen. Im Jahre 1858 wurde in Hechingen eine Telegraphenstation dem Verkehr geöffnet und durch eine Leitung mit Sigmaringen in Verbindung gesetzt. Diese Leitung wurde noch im gleichen Jahre in der anderen Richtung bis Tübingen ausgebaut, wodurch der Anschluß an das württembergische Telegraphennetz hergestellt wurde. Da Preußen dem deutsch-österreichischen Telegraphenverein angehörte, galten auch für die hohenzollernschen Stationen die Bestimmungen des Vereinsvertrags. Die Telegrammgebühren waren in dieser Zeit noch sehr hoch, indes bestand für den Telegrammverkehr innerhalb des hohenzollernschen Gebiets eine ermäßigte Taxe. Ein Telegramm von Sigmaringen nach Hechingen von 20 Wörtern kostete 20 Kr., jede weiteren 10 Wörter 10 Kr. mehr. Im Jahre 1864 wurden Stationen in Gammertingen, 1868 in Imnau und Haigerloch errichtet. Im Jahre 1866 rückten württembergische Truppen in die Hohenzollernschen Lande ein. Die preußischen Telegraphenbeamten wurden abgelöst und für die Dauer des Krieges durch württembergische ersetzt. Die Telegraphenstationen in Hohenzollern wurden in den Jahren 1874 und 1875 mit den am Orte befindlichen Postanstalten vereinigt. Seitdem hat die Entwicklung des Telegraphenwesens mit der des Postwesens gleichen Schritt gehalten. Es betrug

	1867	1875	1909
die Zahl der Morseapparate	5	8	18
die Zahl der aufgelieferten und angekommenen Telegramme	10 600	17 900	29 800
die Summe der Telegrammgebühren Mark	2 800	5 000	11 900.

*) Nikolaus Lenau schrieb nach einer Fahrt mit der Post von Hechingen nach Balingen sein bekanntes Gedicht »Der Postillion« in Balingen nieder.



Auch der Fernsprechverkehr hat sich gut entwickelt. Es bestehen in allen größeren Orten Fernsprecheinrichtungen mit zusammen etwa 400 Anschlüssen. Die Zahl der Ferngespräche belief sich im Jahre 1909 auf 66 800.

Wir sehen aus vorstehender Darstellung, wie das Verkehrswesen in den Stammlanden unseres Kaiserhauses durch ein wechselvolles politisches Schicksal und die Ungunst der geographischen Lage des Landes in der Entwicklung gehemmt worden, unter dem Schutze Preußens und des neu erstandenen Deutschen Reichs aber zu hoher Blüte gelangt ist.

LITERATUR.

Elektrotechnische Meßkunde. Von Dr.-Ing. P. B. Arthur Linker. 2. Auflage. 533 Seiten. Preis geb. 12 ℳ. Berlin, Verlag von Julius Springer 1912.

Das Buch erläutert das Wesen der Meßmethoden in physikalischer Hinsicht und ihre Ausführung auf den verschiedenen Anwendungsgebieten des Gleich- und Wechselstroms, dabei stets die neuesten Forschungsergebnisse berücksichtigend. Es behandelt im 1. Kapitel die verschiedenen Verfahrungsweisen zur Bestimmung der elektrischen Größen, bei den Widerstandsmessungen u. a. auch die Untersuchung der Blitzableiter und den Widerstand der Schienenstöße, im 2. die magnetischen Messungen, im 3. die Untersuchung der Gleichstrommaschinen als Generatoren und Motoren und ihres Wirkungsgrades, im 4. die Messungen der Wechselstromtechnik, im 5. die Photometrie. Angeschlossen ist eine Tabelle der Naturkonstanten für die Elemente und einige technisch wichtige Metallzusammensetzungen (spezifische und Atomgewichte, elektrotechnische Äquivalente, Wertigkeit, Schmelz- und Siedepunkte usw.). Angesichts der großen Zahl von Methoden und Instrumenten zur Ausführung elektrotechnischer Messungen ist das Werk ein gut zurechtweisender Führer.

Wechselstromversuche von Prof. Dr. Anton Lampa. Mit 54 Abbildungen. X. 176 Seiten. Preis geh. 5 ℳ, geb. 5 ℳ 80 Pf. 42. Heft der Sammlung mathematischer und naturwissenschaftlicher Einzeldarstellungen »Die Wissenschaft«. Braunschweig, Friedr. Vieweg und Sohn 1911.

Das Buch behandelt sehr interessante Versuche demonstrierender Natur mit technischem Wechselstrom und — unter Ausschluß der Physik der elektromagnetischen Strahlung — solche mit hochfrequenten Strömen, die durch Kondensatorentladungen erhalten werden und als Feddersenströme bezeichnet sind. Sie veranschaulichen im 1. Kapitel die Wirkung des Widerstandes, der Selbstinduktion und der Kapazität bei der Leitung des Wechselstroms, insbesondere auch dessen ungleiche Verteilung über den Leiterquerschnitt (Skineffekt). Das 2. Kapitel erstreckt sich auf die Bestimmung der Induktion, Kapazität und Selbstinduktion mit der Wage, das 3. und 4. auf die Versuche zur Erzeugung und Kennzeichnung der Wirkungen eines magnetischen und eines elektrostatischen Drehfeldes. Ersichtlich hat bei der alle nötigen Zahlenangaben enthaltenden genauen Beschreibung der Versuche das Streben vorgewaltet, möglichst einfache Hilfsmittel vorauszusetzen. Die Ergebnisse sind theoretisch eingehend durchgerechnet.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 14. BERLIN, JULI. **1912.**

Alte Meilen- und Postsäulen im Reichs-Postgebiete.

Vom Ober-Postinspektor Ledât in Berlin.

An unseren neuzeitlichen Chausseen und Landstraßen kommen hauptsächlich zweierlei Wegzeichen vor: Wegweiser und Kilometersteine. Wegweiser, aus Holz, Stein oder wohl auch aus Gußeisen verfertigt, stehen an den meisten Straßenkreuzungen und -abzweigungen und geben gewöhnlich Richtung und Entfernung des nächsten größeren Ortes oder auch mehrerer Ortschaften an. Kilometersteine sind auf den Straßenrändern der Chausseen errichtet; auf diesen Steinen ist die Weglänge, gewöhnlich vom Anfange der Straße aus berechnet, in Kilometern oder Teilen von Kilometern angegeben. Mit Hilfe beider Gattungen von Wegzeichen vermag man sich verhältnismäßig leicht und schnell auf unserem Landstraßennetze zurecht zu finden und über die Länge der bereits zurückgelegten oder noch zu bewältigenden Wegstrecke zu unterrichten.

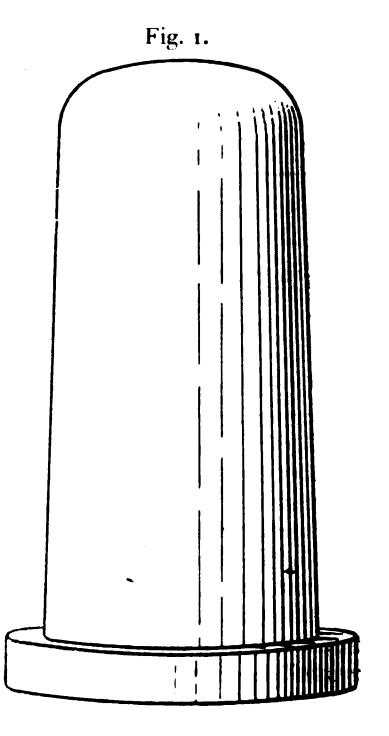
Ähnlichen Zwecken dienten in vergangener Zeit die Meilen- oder Postsäulen, die man an alten Landstraßen auch heute noch antrifft. Mehr oder weniger verwittert, zum Teil bereits arg verfallen oder gar umgestürzt, führen sie nur noch ein stilles, wenig beachtetes Dasein und verleiten wohl selten einen Wanderer, der zu rückschauender Betrachtung Neigung und Zeit hat, bei ihnen eine kleine Weile haltzumachen. Als Wahrzeichen zum Teil weit zurückliegender Kulturzeitabschnitte und wegen ihrer Beziehungen zum Verkehrswesen einer Zeit, in der Post-, Reise- und Frachtwagen fast allein als Personen- und Güterbeförderungsmittel in Betracht kamen, verdienen diese Säulen jedoch ein allgemeines Interesse. Es soll im folgenden versucht werden, auf solche im Reichs-Postgebiete noch vorhandenen alten Wegzeichen, soweit von ihnen Kenntnis zu erlangen war, näher einzugehen und außer von ihrer äußeren Form auch von ihrem Ursprung und ihrer Geschichte hier ein möglichst genaues Bild zu geben. Auf unbedingte Vollständigkeit wird diese Beschreibung, deren Unterlagen vom Reichs-Postmuseum im Benehmen mit den Ober-Postdirektionen

beschafft worden sind, allerdings kaum Anspruch erheben dürfen; denn es mag noch manches jener alten Straßendenkmäler in der dem Verfasser vorliegenden Sammlung von Aufzeichnungen fehlen. Vorweg muß auch bemerkt werden, daß über die Geschichte einer großen Anzahl uns erhaltener Meilensäulen nur noch wenig Zuverlässiges zu ermitteln ist, und daß in vielen Fällen die Überlieferung einzig und allein noch Anhaltspunkte über Herkunft und Ursprung gewährt; inwieweit solche von Geschlecht zu Geschlecht überlieferten Angaben Vertrauen verdienen und als zuverlässig gelten können, mag dahingestellt bleiben.

Römische Miliarien.

Das erste planmäßige und technisch geregelte Wegenetz auf deutschem Boden legten die Römer an; sie bauten so gut und dauerhaft, daß viele ihrer Straßenanlagen noch heute erkennbar sind. An ihren Staatstraßen pflegten die Römer von Meile zu Meile als Wegzeichen steinerne Säulen zu errichten. Ein solcher römischer Meilenstein (miliarium, lapis) trug in der Regel als Inschrift den Namen des Erbauers der Straße oder auch desjenigen, der den Stein errichtet oder wieder hergestellt hatte, vielfach auch den Namen des Kaisers, den man durch die Widmung eines solchen Kulturwerkes ehren wollte, und schließlich Orts- und Entfernungsangaben. Die Entfernung wurde entweder nur durch eine bloße Zahl oder durch eine Zahl mit vorgesetztem M. P. (= Milia passuum) oder L. (= Leugae) bezeichnet.*)

Fig. 1.



Römische Meilensteine sind in größerer Anzahl in den südwestlichen Teilen unseres Vaterlandes aufgefunden worden, wo lateinischer Einfluß besonders lange wirksam war, einige davon finden sich noch heute an wohl erkennbaren alten Römerstraßen; die Mehrzahl aber hat man von ihren Fundstellen entfernt und in Museen untergebracht. Ein solches altertümliches Wegzeichen (Fig. 1) steht im Weitbrucher Walde im Elsaß auf der Teilstrecke Brumath–Selz der alten Römerstraße Straßburg - Speyer. Über einem niedrigen Sockel erhebt sich der runde, nach oben zu oval verlaufende Stein in einer Höhe von 1,80 m. Eine Inschrift ist leider nicht mehr vorhanden.**) Drei weitere römische Meilensäulen, deren Ursprung auf die Zeit des 2. und 3. Jahrhunderts

*) Die römische Meile enthält 1000 passus (Doppelschritte); ein passus ist 5 Fuß groß, der römische Fuß etwa 0,296 m; der passus entspricht einer Länge von 1,479 m, mithin sind 1000 passus (die römische Meile) = 1479 m, also ungefähr 1½ km. Die Leuga ist ein gallisches Wegemaß und beträgt etwa 1½ Milia passuum. Auf eine deutsche Meile gehen also ungefähr fünf römische Meilen oder vier Leugen.

**) Oberst De Morlet widmet diesem Steine in dem Werke »Bulletin de la Société pour la conservation des monuments historiques d'Alsace« folgende Worte: »Cette colonne n'est malheureusement pas entière et la partie inférieure du fût, qui a été seule retrouvée, ne présente aucune trace de chiffres ou de lettres; elle était couchée sur le sol, recouverte à peine de terre. On remarque sur une de ses faces une partie creusée et usée qui était restée apparente, et dont les bûcherons se servaient pour

n. Chr. zurückgeführt wird, finden sich in der Umgegend von Schlettstadt. Der eine Stein, 1,63 m hoch, liegt zwischen St. Pilt und Oschweiler an der Kreuzung der alten Römerstraße mit dem Wege nach Schlettstadt und St. Pilt; der andere, 1,89 m hoch, steht zwischen Kestenholz und Scherweiler an einem Feldwege, der im Volksmunde »Steinerner Säulweg« heißt. Der dritte Stein, 1,12 m hoch, hat seinen Platz neben der Straße Scherweiler–Dieffenthal. Alle drei Wegzeichen bestehen aus Granit und stellen runde, nach oben zu sich verjüngende Säulen dar; sie ragen bis auf die zuletzt erwähnte, die sich über einem 40 cm hohen Sockel erhebt, unmittelbar aus dem Erdboden hervor. Inschriften sind auf ihnen nicht mehr vorhanden, waren aber vermutlich auf einem Metallaufsatz angebracht, auf den die am oberen Ende der Säulen befindlichen Löcher hinzudeuten scheinen.

In neuerer Zeit ist im Elsaß an einem Waldwege zwischen Schweizerhof und Kaltweiler in der Gegend von Zabern noch ein alter verwitterter Stein aufgefunden worden, der von sachverständiger Seite ebenfalls zu den römischen Wegzeichen gerechnet wird; er ist ungefähr 1,35 m hoch und von vierkantiger, nach oben sich leicht verjüngender Form. Die erkennbaren Reste einer Inschrift sind noch nicht völlig erklärt, lassen aber den Schluß zu, daß die Säule an einem iter privatum, also einem Privatwege, gestanden hat. In allerjüngster Zeit hat man auch im Rheinlande, das ebenso wie das Elsaß, eine wahre Fundgrube römischer Altertümer ist, an einer deutlich erkennbaren alten Römerstraße im Kyllwalde bei Neustraßburg die Reste einer römischen Meilensäule aus rotem Sandstein entdeckt (Fig. 2). Ihre Inschrift lautet nach sachverständiger Ergänzung:

[Imperatori] C(aesari) · M(arco) · Pia[uvonio]
Victorino · p(io) [· f(elici) · invicto]
Aug(usto) · p(ontifici) m(aximo) · tri(bunicia) p(otestate)
co(n)s(uli) [pro]
Co(n)suli Aug(usta) · Tr(everorum) · l(eugas)
[X]X

---

repasser leurs hâches. La colonne est fermée d'un grés de Vosges renfermant beaucoup de petits cailloux de quartz: sa section est une ellipse dont le grand axe a 69 cent., et le petit 60 c.; le socle a 30 c. de hauteur; il est taillé plus grossièrement que le fût.

Si l'on considère la position de cette colonne à trois lieues gauloises précises de Brumath, dans une direction qui, en se prolongeant presque en droite ligne jusqu'à Seltz, est marquée sur tout son parcours par de nombreux vestiges d'antiquité, il semble que l'on peut difficilement assigner à ce monument une autre destination que celle d'une pierre milliaire; ce ne peut être un fragment d'édifice ruiné, car on ne trouve à l'entour aucun vestige qui s'y rapporte; d'ailleurs la forme elliptique ne se prête pas à cette supposition; c'est donc certainement une colonne isolée. Le chiffre milliaire manque, il est vrai, mais on peut admettre que ce chiffre se trouvait soit sur la partie usée que nous avons signalée, soit sur le tronçon supérieur qui n'a pas été retrouvé.

Ce qui confirme notre opinion, c'est la ressemblance de cette colonne avec les pierres milliaires que l'on voyait encore au siècle dernier, le long de la voie romaine de Chartres (Autricum) à Orléans (Genabum); elles avaient la même forme elliptique, et on n'y voyait ni chiffres ni inscription.

D'après ces motifs, nous pourrons regarder avec certitude la colonne de Weitbruch comme étant une pierre milliaire de la voie romaine d'Argentoratum à Noviomagus.

Ce monument retrouvé au lieu même où les Romains l'avaient érigé, est précieux, non-seulement à cause de sa rareté en Alsace, mais surtout parce qu'il fixe d'une manière précise la direction d'une voie dont les traces matérielles ont disparu.

Die Zeit, in der diese Säule gesetzt worden ist, liegt vermutlich zwischen 265 bis 268 n. Chr. Der bemerkenswerte Fund ist dem Provinzialmuseum in Trier einverleibt worden, das eine große Anzahl mehr oder weniger gut erhaltener römischer Wegzeichen besitzt.*) Auch in den Museen anderer Städte trifft man nicht selten auf solche altertümlichen Straßendenkmäler, auf die im einzelnen hier näher einzugehen, zu weit führen würde.

Den Stürmen der Völkerwanderung fiel die römische Kultur Germaniens zum Opfer. Mehr als ein Jahrtausend verging, ehe auf deutschem Boden mit der endlichen Verbesserung des Wegebaues auch regelrechte Wegzeichen wieder auftauchten. Selbst von einfachen Wegweisern**) erfährt man bis dahin wenig. In gewissem Sinne erscheint das nicht unnatürlich; war doch die Kunst des Lesens und Schreibens während des ganzen Mittelalters ein Gut der wenig

Fig. 2.





zahlreichen Gebildeten, deren Reisebedürfnis sich in engen Grenzen hielt. Für die Fuhrleute aber, die die Landstraßen am meisten benutzten, hätten damals schriftliche Richtungs- und Entfernungsangaben wohl keinen rechten Zweck gehabt.

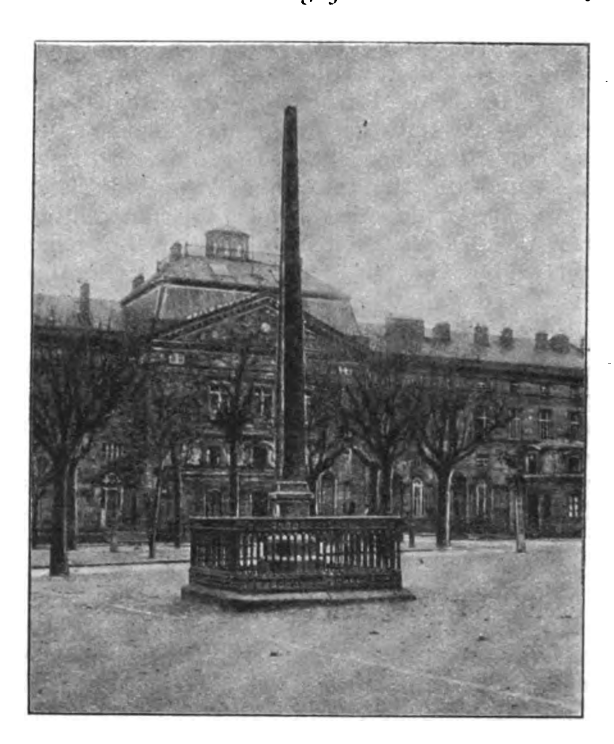
Eine der ältesten uns erhaltenen deutschen Meilensäulen stammt aus dem Jahre 1666. Sie steht jetzt auf dem Schloßplatz in Zabern im Elsaß. Es ist ein 6 m hoher Obelisk (Fig. 3), der an den vier Seiten die Namen von über 100 Städten und Ländern mit ihren Entfernungen von Zabern in deutschen Meilen

*) Siehe »Die Römischen Steindenkmäler des Provinzialmuseums zu Trier« von Professor Dr. Felix Hettner (Trier 1893).

**) Ein Wegzeiger wird erst im Jahre 1578 erwähnt; er soll bei Reichensachsen unfern Eschwege gestanden haben und durch eine Säule mit einer aus Blech geschnittenen Hand dargestellt gewesen sein (Z. f. Deutsche Kulturgeschichte. 1856).

trägt. So ist u. a. die Entfernung für »Strasburg« mit 4, für »Breslaw« mit 105, für »Berlin« mit 87, für »Danzick« mit 145, für »Roma« mit 132, für »Tunis« mit 220, für »Persia« mit 660, für »Jerusalem« mit 495, für »Japan« mit 1445 Meilen angegeben. Der Obelisk ist unter dem Bischof Franz Egon von Fürstenberg von dem Architekten Peter Leonhard Doffus errichtet worden und hat ursprünglich im Garten des bischöflichen Schlosses gestanden, vermutlich an einer Stelle, wo die Gartenanlage einer Landkarte nachgebildet war; er kann auch der Mittelpunkt einer Art Mosaikkarte gewesen sein. Darauf deutet noch die Bezeichnung einer Straße — Landkartenweg — im früheren bischöflichen Garten hin. Infolge des Baues des Rhein-Marnekanals wurde der Garten bedeutend verkleinert; auch der Obelisk mußte weichen und hat damals seinen gegenwärtigen Standort erhalten. Über die Veranlassung zur Errichtung des Obelisken


Fig. 3.



und über seinen eigentlichen Zweck hat sich leider nichts ermitteln lassen. Im ganzen scheint er mehr einer geographischen Spielerei als praktischer Bestimmung gedient zu haben.

Kursächsische Meilensäulen.

Das erste deutsche Land, das die den altrömischen Miliarien ähnliche Einrichtung der Meilen- oder Postsäulen einführte, ist wohl Kursachsen gewesen, wo um die Wende des 17. zum 18. Jahrundert an dem Ausbau und der Vermessung des Wegenetzes eifrig gearbeitet wurde.*) Ihre Vorläufer scheinen diese kursächsischen Straßendenkmäler in den Waldzeichen gehabt zu haben, die die Fürsten zur Einteilung ihrer Wälder an den Bäumen, mitunter auch

*) Vgl. Archiv 1892, S. 145 ff.



auf besonderen Holzsäulen, an Waldwegen entlang anbringen ließen. Waren diese Waldzeichen ursprünglich auch nur für das Forstpersonal bestimmt, so brachten sie doch auch Reisenden gewissen Nutzen.*) Auch die Grenzsteine auf den Flurgrenzen, insbesondere die sogenannten »Gleits-Steine« oder »Gleits-Säulen«, mögen für die späteren Meilensäulen von vorbereitender Bedeutung gewesen sein.**) Die ersten dieser kursächsischen Meilensäulen ließ August der Starke um 1695 zunächst zwischen Leipzig und Dresden und dann nach und nach an allen wichtigeren Straßen des Landes setzen. An der Leipzig-Dresdener Straße waren es »breite und starke, eichene, viereckige Säulen; oben steht das Churfürstl. Sächsische Wappen; unter solchem sind die auf den Haupt-Post-Straßen befindlichen Orte und wie weit ein jeder von Leipzig, an Stunden zu rechnen, lieget, deutlich angeschrieben und eingeschnitten, nebst einem Posthorn zu sehen«.***) Um die Sache zu fördern, sollte nach einem kurfürstlichen Reskript das Holz zu den Säulen aus den Wäldern des Landesherrn kostenlos hergegeben werden; »die übrigen Unkosten aber werden die Gemeinen tragen, in Ansehung dieselben dadurch des offtern Wegweisens der Miliz und Bothen-Abschickung entnommen werden«. Die hölzernen Säulen bewährten sich jedoch auf die Dauer nicht. Kurfürst Friedrich August erließ deshalb 1721 ein Reskript, wonach »an statt der bißhero an einigen Orten gestandenen höltzernen, durchgehends, besonders auf denen Land- und Poststraßen, steinerne Säulen aufzurichten, und auf denselbigen die Wege und Distanz der Örter zu bezeichnen« waren. Näheres über die Geschichte der kursächsischen Postsäulen, insbesondere über die Schwierigkeiten, die ihrer Aufstellung allenthalben im Lande bereitet wurden, hat Dr. P. G. Müller im Archiv 1909, S. 365 ff. berichtet.

Hier sei jetzt auf die äußere Form dieser Straßendenkmäler eingegangen. Die Meilensäulen wurden in vier verschiedenen Ausführungen und Größen nach Zeichnungen angefertigt, die vom Kurfürsten selbst entworfen waren. Für die Aufstellung in den Städten oder vor den Toren der Städte, wo sie außer ihrem eigentlichen Zwecke auch zum Schmucke und zur Zierde ihrer Umgebung dienen sollten, waren die ansehnlichsten und größten bestimmt; bescheidener nahmen sich schon die Säulen aus, die an den »ordinären Poststraßen« ihren Platz fanden und die Anfangspunkte der ganzen Meilen zu bezeichnen hatten; noch kleiner und einfacher waren schließlich die zur Kennzeichnung der halben und Viertelmeilen bestimmten Steine. Während nun die Säulen an den Landstraßen kaum mehr zu finden sind, hat, wie wir noch sehen werden, eine große Reihe von Städten ihre alten Meilensäulen vor dem Verfalle zu schützen verstanden und ihnen als alten Baudenkmälern die schuldige Pflege mehr oder

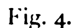
*) Christian Lehmann: »Historischer Schauplatz, deren natürlichen Merkwürdigkeiten in dem Meißnischen Ober-Ertzgebirge«. Leipzig 1699

**) Carl Christian Schramm sagt darüber in seinem Werke »Von denen Wege-Weisern, Armen- und Meilensäulen« (Wittenberg 1726) S. 198: »Antiquiores erant die Gleits-Säulen, quae quamvis vias neutiquam monstrarent, in viis tamen reperiebantur erectae. Die Gleits-Steine zeigen an, wie weit eines Herren gleitliche Obrigkeit reiche, und wie ferne er auch außer seinen Lande zu gleiten hat. Solche Herrlichkeit wird mit ihren sondern Steinen angedeutet, aber nicht durch die Untergänger vermerket, sondern die interessirte Herrschaften vergleichen sich selbst mit einander, und lassen mit gesambten Consens, ihre gewisse Gleit-Steine öffentlich aufrichten, die seynd gewöhnlich steinerne Creutze, daran der Gleits-Herren Wappen, samt der Jahr-Zahl und das Wort »Gleite« eingehauen; Bißweilen setzet man in die Gleits-Gräntzen, hohe Steine, oder höltzerne Bildstöcke, daran ebenmäßig der Gleits-Herren Wappen gesetzt, und die heißt man Gleits-Säulen.

***) Carl Christian Schramm, a. a. O. S. 199.



weniger sorgsam angedeihen lassen. Diese städtischen Säulen (Fig. 4) sind von recht geschmackvoller Form und gern gesehene Schmuckstücke ihrer Gegend. Sie bestehen durchweg aus einem über vierkantigem Sockel sich erhebenden Obelisken aus Sandstein. An dem oberen, sich verjüngenden Teile des Obelisken sind überkant unterhalb einer erhaben ausgearbeiteten Krone das königlich polnische Wappen (zwei weiße Adler und zwei geharnischte Ritter im roten Felde) sowie das kurfürstlich sächsische Wappen (Kurschwerter und Rautenkranz) angebracht, darunter die Buchstaben A. F. (= August Friedrich) oder A. R. (= Augustus Rex). An den Seitenflächen befinden sich das Post-


Fig. 4.



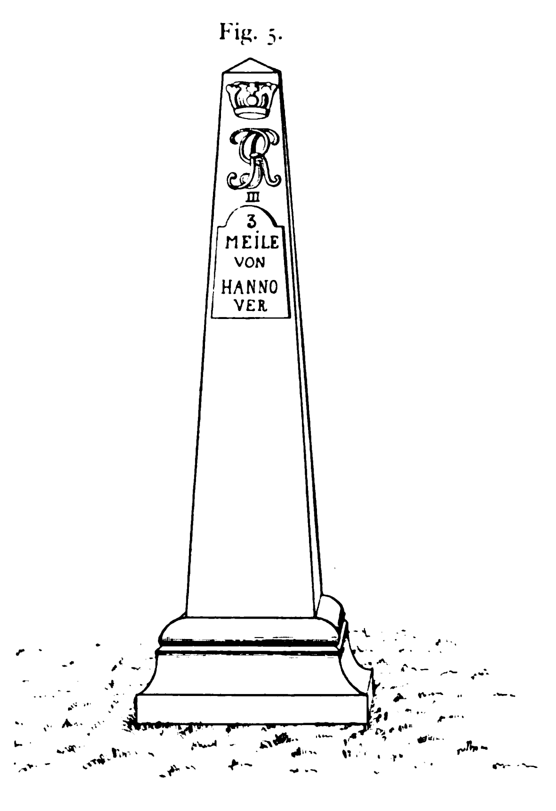
horn, die Angabe des Entstehungsjahrs der Säule und die nach ganzen, halben Viertel- und Achtelstunden berechneten Entfernungen der aufgezeichneten zahlreichen Orte.

Im Königreiche Sachsen treffen wir die ältesten dieser Wegzeichen an, so die von Pirna und Altenberg (Erzgebirge) aus dem Jahre 1722 und die beiden von Freiberg (Sachsen), die aus dem Jahre 1723 herrühren, ferner die von Berggießhübel aus dem Jahre 1727, von Stadt Dohna und Gottleuba aus dem Jahre 1731. Die Provinz Sachsen weist solche Säulen noch auf in Delitzsch, Belgern und Mühlberg (Elbe) vom Jahre 1730 und in Elsterwerda von 1738. Besonders reich an diesen alten Denkmälern ist die Lausitz;

so erhebt sich eine große Meilensäule aus dem Jahre 1735 vor dem Mühlentore des Städtchens Lieberose; aus der nämlichen Zeit stammt die in der Nähe des Posthauses von Altdöbern stehende Säule; gleichartige Wegzeichen finden sich noch in Amtitz bei Guben von 1732, in Guben und Kirchhain (Niederlausitz) von 1736 und in Lübbenau von 1740; sonst sind sie in der Mark Brandenburg noch in Belzig vom Jahre 1725, in Brück (Mark) vom Jahre 1730 und in Niemegk (Bz. Potsdam) vom Jahre 1736 vorhanden und weisen auf die Ausdehnung und die Bedeutung des ehemaligen kursächsischen Postennetzes hin. Schlesien besitzt kursächsische Säulen in Lauban aus dem Jahre 1725, in Hoyerswerda von 1730, in Wittichenau vom Jahre 1732 und in Ullersdorf (Queis) bei Naumburg (Queis).

Um die nämliche Zeit wie Kursachsen, wohl auch auf Veranlassung des Kurfürsten, hat sich sein Nachbar und Verwandter Herzog Moritz Wilhelm von Sachsen-Merseburg mit dem Ausbau der Straßen seines Gebiets befaßt und ist mit der Aufstellung von Postsäulen vorgegangen, die sich nur durch das Wappen von den kursächsischen unterschieden haben dürften. Eine Säule dieses Ursprungs steht wohlerhalten in Lübben auf der Hauptverkehrsstraße und rührt aus dem Jahre 1720 her. Lübben besaß außer dieser noch eine zweite gleichartige Meilensäule, die in der Gubener Vorstadt ihren Platz hatte. Sie ist jedoch vor mehr als 50 Jahren von ihrem damaligen Standort entfernt und in ihrem unteren Teile — der Obelisk ist nicht mehr vorhanden — zu einem Denksteine für die Wendengöttin Ljuba umgearbeitet worden, der jetzt im »Großen Haine« steht.

Fig. 5.



Hannöversche Meilensäulen.

Bedeutend jünger als die eben besprochenen Wegzeichen Kursachsens mag eine Meilensäule sein, die an der Landstraße von Hannover nach Hameln, kurz vor Springe, in der Nähe der sogenannten Kaiserrampe steht (Fig. 5). Die Säule ist aus Sandstein hergestellt, erhebt sich in Obeliskenform, $1^1/_2$ m hoch, über einem niedrigen Sockel und trägt die Inschrift »3 Meile von Hannover«. Über dieser Inschrift befinden sich die verschlungenen Buchstaben »GR«, über denen die hannoversche Königskrone eingehauen ist, während unter den Buchstaben eine römische III steht. Der Stein stammt, wie aus diesen Zeichen zu schließen ist, aus der Regierungszeit des Königs Georg III. von Hannover (1760 bis 1820). An der nämlichen Landstraße befinden sich noch zwei weitere, etwa $1^1/_4$ m hohe Sandsteinsäulen von ähnlicher Form, die aus der gleichen Zeit herrühren dürften. Allerdings fehlen hier die Krone und die königlichen Initialen.

Die eine steht bei Altenhagen und trägt die Inschrift »Von Hannover 4 Meilen« und »bis Hameln 2 Meilen«; die andere erhebt sich bei Hasperde mit der Inschrift: »von Hannover 5 Meilen« und »bis Hameln 1 Meile«.

Auch einige andere im Hannöverschen vorhandene Straßensäulen kommen nach Aussehen und Material den eben beschriebenen nahe und werden vielleicht aus der nämlichen Zeit stammen. Drei von diesen Sandsteinsäulen stehen an der Landstraße Hannover–Cassel, und zwar eine an der Teilstrecke Pattensen (Leine)–Tiedenwiese mit der Inschrift: »2 Meilen von Hannover — nach Cassel«, die andere an der Teilstrecke Pattensen–Wülfingen mit der Bezeichnung: »3 Meilen von Hannover — nach Cassel«, und die dritte an der Teilstrecke Wülfingen–Elze (Hannover) mit der Angabe: »3 Meilen von Hannover, 4 Meilen Einbeck«. Ein ähnlicher, etwa 2 m hoher, bereits stark verwitterter Meilenstein mit der Inschrift: »8$^3/_4$ Meilen von Hannover« befindet sich an der Landstraße zwischen Northeim (Hannover) und Edesheim (Leinetal), etwa 3 km von Northeim entfernt; er hat vermutlich als Entfernungsanzeiger an der alten Poststraße Hannover–Göttingen gedient, von der diese Landstraße eine Teilstrecke

Fig. 6a.

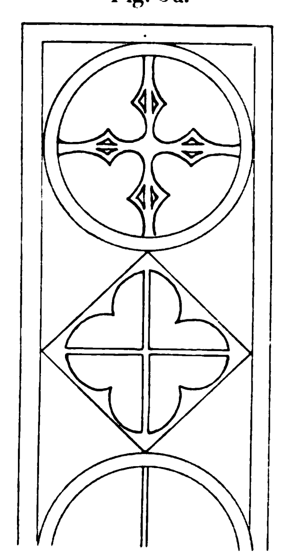
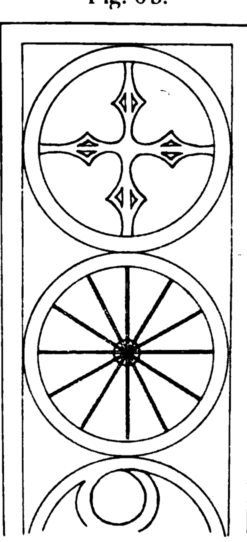


Fig. 6b.



bildete. Bedeutend kleiner, ungefähr $^1/_2$ m hoch, ist ein Sandsteinobelisk an der Landstraße Hildesheim–Elze–Hameln, zwischen Poppenburg und Elze, der die Inschrift »2 Meilen« trägt; diese Entfernungsangabe bezieht sich auf Hildesheim; der Stein ist von der Chausseeverwaltung zur Verhütung weiterer Verwitterung mit grauer Ölfarbe gestrichen worden. Leider hat sich über die Vorgeschichte dieser hannöverschen Meilensteine, insbesondere darüber, ob es sich bei ihnen tatsächlich um Postsäulen handelt, nichts Sicheres ermitteln lassen; da es aber feststeht, daß die hannöverschen Poststraßen im ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts auf Veranlassung des Generals Grafen von der Schulenburg vermessen worden sind, darf man wohl annehmen, daß die Steine, die sämtlich an alten Land- und Poststraßen stehen, auch um jene Zeit gesetzt wurden und zu den Posten in Beziehung gestanden haben.

Kurmainzische Wegsäulen.

Auf das Ende des 18. Jahrhunderts wird die Errichtung mehrerer Wegsäulen fallen, die mit dem Wappen des 1803 säkularisierten Kurbistums

Mainz geschmückt, an der alten Poststraße von Kurhessen über den Solling nach Detmold stehen. Der eine Stein (Fig. 6a und b) steht unweit des im Kreise Holzminden, auf früher kurmainzischem Gebiete gelegenen Ortes Amelungsborn, in der Nähe einer Schlucht. Ein ähnlicher Stein befindet sich etwa 1,5 km vor der Ortschaft Ottenstein im Herzogtume Braunschweig, der an dem nämlichen Postkurse gelegen war. Der Rest eines weiteren derartigen Steines ist in Ottenstein selbst vorhanden. Die drei Steine, über deren Vorgeschichte leider nichts Näheres bekannt ist, sollen als Wegzeichen an der alten Poststraße gedient haben.

Straßensäulen aus der Franzosenzeit.

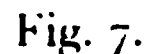
Eine eigenartige Entstehungsgeschichte wird einer Anzahl im Elsaß befindlicher, gut erhaltener alter Meilensäulen zugeschrieben, die angeblich im letzten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts an verschiedenen Punkten des weit verzweigten elsässischen Wegenetzes errichtet worden sind. Die einzelnen Säulen sind keine Monolithe, sondern setzen sich aus zwölf und mehr Stücken zusammen. Die zur Herstellung der Säulen verwendeten Steine sollen ursprünglich zur Erbauung eines Schlosses in Zabern bestimmt gewesen sein; der Schloßbau aber konnte infolge Ausbruchs der französischen Revolution um 1790 nicht verwirklicht werden. Die Steine wurden daher der Wegebauverwaltung überlassen und von dieser zur Errichtung von Meilensäulen benutzt. Von anderer Seite wird dagegen behauptet, daß diese Meilensteine ursprünglich einen Säulengang in dem Zaberner bischöflichen Schlosse gebildet haben und erst im Jahre 1850 gelegentlich eines Umbaues entbehrlich geworden und der Wegeverwaltung zur Verwendung überwiesen worden sind. Für diese zweite Auffassung spricht, daß die Säulen in den französischen Wegekarten erst um 1860 zum erstenmal eingezeichnet sind. Wie schon erwähnt, finden sich die ziemlich gleichartigen Säulen (Fig. 7), die bis zu 4 m hoch sind, im Elsaß noch in großer Anzahl vor. So weist Zabern in seinen Mauern zwei solcher Meilensäulen auf; außerhalb der Stadt sind sie an den Straßen von Zabern nach Dettweiler, von Zabern nach Männolsheim, von Zabern nach Pfalzburg, von Steinberg nach Hattmat und bei Obersulzbach vorhanden. Auch bei Hagenau, an der Abzweigung der Straßburger und Wintershauser Straße, steht ein Stein gleichen Ursprunges, ebenso bei Straßburg vor dem Metzgertore, ferner in der Nähe von Mommenheim und bei Buchsweiler (Unterelsaß) an der Kreuzung der Vizinalstraßen 6a und 7a. Die Säulen sollen die inzwischen beseitigte Bezeichnung »Route impériale« oder »Route départementale« getragen haben und sind zum Teil noch heute mit den Inschriften von Ortsnamen und Entfernungsangaben (in Kilometern) versehen.

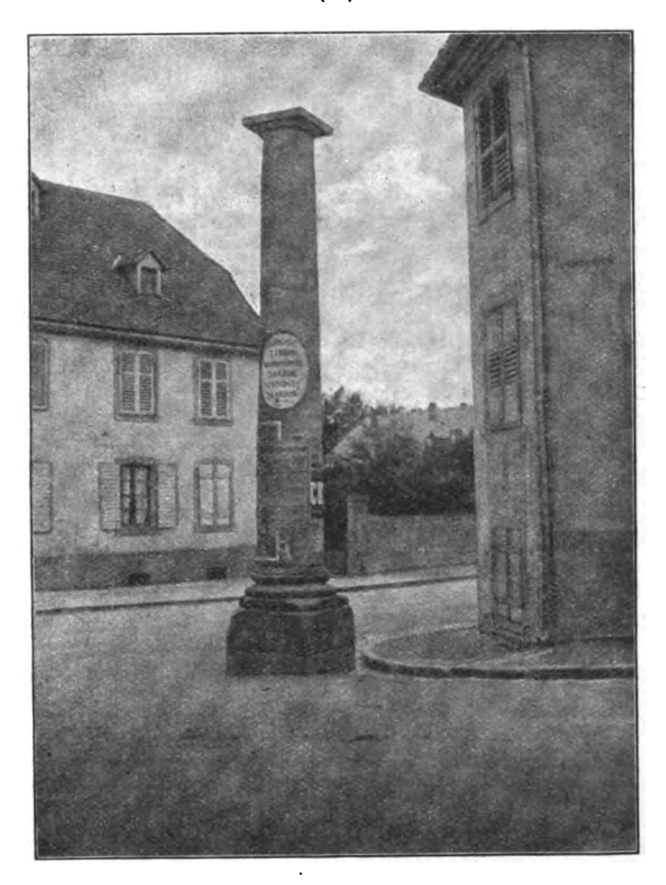
Vom Anfange des 19. Jahrhunderts, aus der Zeit, als Napoleon I. über den größten Teil Europas herrschte, rühren in verschiedenen Teilen Deutschlands Erinnerungszeichen in Gestalt von Meilensäulen her. So befindet sich in Bajohrgallen bei Trakehnen an der Abzweigung der Kunststraße — der ehemaligen Estafettenstraße nach Stallupönen — ein etwa $1^1/_2$ m hoher, mit einer Einfriedigung umgebener Meilenstein; eine Inschrift gibt die Entfernung nach Gumbinnen, Königsberg, Berlin, Stallupönen, Wilna und Moskau in Meilen an. Nach Ansicht der Trakehner Gestütsverwaltung soll der Meilenstein gelegentlich des russischen Feldzugs auf Befehl Napoleons I. im Jahre 1812 errichtet worden sein.

Der Napoleonischen Zeit sollen auch einige Meilensäulen in Westfalen entstammen. Die eine steht an der Minden-Coblenzer Kunststraße in der Gemeinde Ummeln bei Brackwede; sie hat Pyramidenform, ist 3 m hoch und trägt eingemeißelt die Angaben auf der Vorderseite: »Minden 7 Meilen«, linkerseits: »Bielefeld 1 Meile«, rechterseits: »Gütersloh $1^1/_2$ Meilen«. Im oberen Vorder-



teile sind abgerostete Stücke eingelassener Schrauben vorhanden, mit denen wahrscheinlich das Staatswappen (der preußische Adler) befestigt gewesen ist. Im übrigen ist der Stein noch gut erhalten; beiderseits als Ruheplätze angebrachte Steine von etwa 35 cm Höhe, die augenscheinlich früher mit der Säule verbunden gewesen sind, liegen jetzt einige Zentimeter davon entfernt. Zwei andere Säulen ähnlicher Form befinden sich in der Nähe von Warburg (Westf.) an der Provinzialstraße Arnsberg–Warburg–Cassel. Wappen usw. sind an den Steinen nicht angebracht; an ihren Schmalseiten (Richtungseiten) ist die Entfernung nach den nächstgelegenen größeren Orten, nämlich Cassel und Paderborn, angegeben. — Ein der gleichen Zeit zugewiesener weiterer westfälischer


Fig. 7.



Meilenstein zeigt ein von den eben beschriebenen Säulen gänzlich abweichendes Aussehen; er ist in Form einer Glocke an der Provinzialstraße Münster–Paderborn–Warburg in der Nähe des Dorfes Dörenhagen bei Paderborn errichtet und trägt keinerlei Inschrift. Ein ähnlicher Stein stand früher an der nämlichen Straße auf der Haxterhöhe, etwa 5 km von Paderborn entfernt, ist aber schon seit Jahren beseitigt. Da die Straße in der Zeit von 1805 bis 1817 gebaut worden ist, wird angenommen, daß die beiden Meilensteine ebenfalls aus jener Zeit stammen.

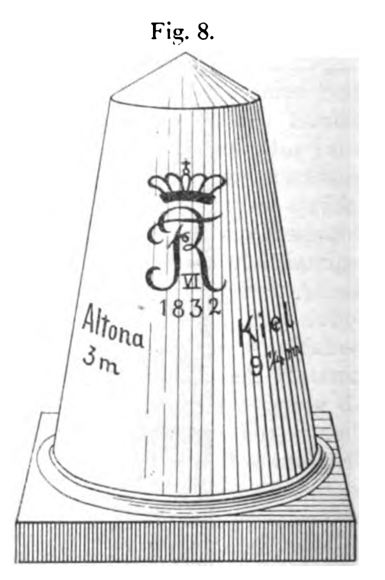
Auch im Elaß sind mehrere Meilensäulen vorhanden, die aus der Zeit Napoleons I. herrühren sollen. So steht an der Kreuzung der beiden Bezirks-

straßen Nr. 1 Molsheim–Schlettstadt und Nr. 2 Straßburg–Schirmeck bei Dorlisheim eine etwa 8 m hohe Säule aus rotem Vogesensandstein, die als Meilenstein an den damals kaiserlich französischen Staatsstraßen gedient hat; sie zeigt insofern eine besondere Eigentümlichkeit, als auf ihr oben ein Steinblock in Form eines Oktaeders ruht, auf dessen Seitenflächen eine Sonnenuhr angebracht ist. Eine andere Wegesäule mit der Inschrift »Straße nach Mainau« befindet sich an der Ecke der Colmarer- und Mainaustraße im Ortsteile Hohwart von Straßburg (Els.); sie soll in der Zeit von 1802 bis 1804 errichtet worden sein. Näheres ist über diese beiden Straßendenkmäler leider nicht mehr zu erfahren.

Dänische Meilensäulen.

Der Ursprung mehrerer in der deutschen Nordmark vorhandener Meilensäulen reicht in die dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts zurück, eine Zeit, in der Schleswig-Holstein sich unter dänischer Herrschaft befand. Von diesen Säulen stehen vier, zwei große und zwei kleinere, an der Hamburg–Kieler Chaussee in der Nähe von Quickborn (Holstein). Die großen Steine sind etwa 2 m hoch, die kleineren etwa 1 m; sie haben sämtlich die Form eines spitzen Kegels (Fig. 8). Als Inschrift tragen sie die Initialen König Friedrichs VI. von Dänemark, des Erbauers der Straße und der Säulen; darüber ist eine Krone angebracht, darunter die Jahreszahl 1832; ferner ist auf den Säulen die Entfernung nach Altona und Kiel in Meilen angegeben. Unter der Jahreszahl steht bei den kleineren Säulen die Inschrift »$^1/_2$ Meile«. Ein gleichartiger Stein findet sich in der Nähe von Kiel am Schnittpunkte der Hamburger Chaussee und Rendsburger Landstraße. Man darf annehmen, daß an der früher sehr stark benutzten Landstraße solche Säulen einander in regelmäßigen Abständen folgten, und daß die großen Säulen zur Bezeichnung der ganzen, die kleineren zu der der halben Meilen dienten. In der Nähe von Kiel, am Schnittpunkte der Hamburger und Lübecker Chaussee, ist noch ein weiteres Wegzeichen aus der Zeit Friedrichs VI. vorhanden, das in seiner Form von den eben erwähnten abweicht. Auf einem viereckigen monumentalen Unterbau erhebt sich ein abgestumpfter Kegel, auf dem eine Kugel ruht. Der Kegel gliedert sich in drei Teile: auf dem obersten sind die Krone und darunter die Initialen Friedrichs VI. angebracht; auf dem mittleren befindet sich die Inschrift: »Fridericus VI. hanc viam sternendam curavit«; der unterste Teil trägt die Jahreszahl 1830 in römischen Ziffern.

Fig. 8.

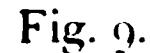


Altpreußische Wegzeichen.

Wegweiser waren in Preußen schon zu Anfang des 18. Jahrhunderts bekannt. Bereits die Patente vom 23. Oktober 1710 und vom 22. Oktober 1712 ordneten für die Kurmark an, daß die »Gerichts-Obrigkeiten verpflichtet sein sollten, in ihren Distrikten, wo einige Wechselungen und Scheidungen der Straßen sich finden, aller Orten sowohl in den Feldern als Heyden tüchtige Wegweiser setzen zu lassen, und gebührend zu unterhalten, und dahin zu sehen, daß selbige gerade stehen, mit beständigen Farben, als Orange, Blau und Weiß, angestrichen, und die Namen der Orte leserlich daran verzeichnet sein mögen, wobei dann insonder-

heit die Entlegenheit des einen Ortes von dem andern notwendig gefüget werden muß«. Ähnliche Anordnungen ergingen für andere Landesteile, so für das Herzogtum Magdeburg und die Grafschaft Mannsfeld Magdeburgischer Hoheit in dem Mandate vom 10. und 20. März 1699, in dem Wegereglement vom 25. Juni 1752 für das Herzogtum Pommern und für die Herrschaften Lauenburg und Bütow, in dem Wegereglement vom 24. Juni 1764 für das Königreich Preußen usw.*)

Von den Wegzeichen jener alten Zeit ist wenig erhalten geblieben. Will man der Überlieferung glauben, so rühren zwei Straßensäulen, die sich in der Altmark in der Nähe von Tangerhütte befinden, etwa aus der zweiten Hälfte


Fig. 9.



des 18. Jahrhunderts her. Die eine Säule steht in dem Dorfe Scheeren im Kreise Stendal am Schnittpunkte der Kunststraße Vaethen–Tangerhütte–Grieben mit der sogenannten alten Heerstraße Magdeburg–Hamburg. Die alte Heerstraße ist ein jetzt an den meisten Stellen nur noch als Feldweg benutzter, etwa 20 m breiter Weg, der sich auf der linken Elbseite zwischen Magdeburg und Hamburg hinzieht. Nach der Meinung der Bewohner der umliegenden Dörfer hat Friedrich der Große die Straße anlegen lassen. Die Säule in Scheeren wird in

*) v. Rönne: Die Verfassung und Verwaltung des Preußischen Staates, 6. Teil, 4. Band, S. 473.

jener Gegend sogar vielfach als ein Denkstein des großen Königs angesehen. Der Stein besteht aus einem auf fundamentierter Grundlage aufgebauten quadratischen Sockel; auf ihm ruht ein Sandsteinblock von etwa $^1/_2$ m Höhe, auf dem sich dann die eigentliche, obeliskenartig sich verjüngende Säule aus Sandstein von 2 m Höhe erhebt. Irgendwelche Inschrift befindet sich nicht auf der Säule, die zwar verwittert, aber sonst noch recht gut erhalten ist. — Ein der eben beschriebenen Säule ähnliches Straßendenkmal (Fig. 9) aus Sandstein steht in dem Dorfe Blatz bei Burgstall (Kr. Wolmirstedt). Dieser Obelisk, dessen Gesamthöhe etwa $2^1/_2$ m beträgt, zeigt an allen Seiten erhöhte Felder; auf ihnen sind Inschriften angebracht gewesen, die sich jedoch nicht mehr entziffern lassen. Wann der Stein gesetzt worden ist, hat nicht in Erfahrung gebracht werden können. Die Straße, an der er steht, führt noch heute im Volksmunde den Namen »Alte Poststraße« und soll bis zur Eröffnung der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn im Jahre 1857 von der Post benutzt worden sein. Der äußeren Form und ihrem Zustande nach kann dies alte Wegzeichen wohl der gleichen Zeit angehören wie die Säule in Scheeren. Bei beiden Obelisken dürfte es sich nicht um eigentliche Postsäulen, sondern eher um monumentale Wegweiser handeln; ob sie aber wirklich der Zeit Friedrichs des Großen zuzuschreiben sind, muß dahingestellt bleiben.

In den Jahren 1800 bis 1803 wurden in Preußen die Poststraßen vermessen; gleichzeitig wurde mit der planmäßigen Errichtung von Meilenzeigern oder Meilensäulen begonnen. Dem damaligen General-Postmeister Grafen von der Schulenburg gebührt das Verdienst, diese Neuerung, die außer zu Orientierungszwecken für die Reisenden auch als Grundlage für die Erhebung der Post- und Chausseegelder dienen sollte, durchgeführt zu haben.*)

Die harten Kriegsjahre, die über Preußen in der Folgezeit hereinbrachen, verhinderten naturgemäß die vollständige Durchführung des begonnenen Werkes; den jahrelangen Truppendurchzügen fielen jene ersten Postsäulen fast sämtlich zum Opfer. Nach den Freiheitskriegen aber setzte wie auf den übrigen Gebieten des öffentlichen Lebens so auch für das Verkehrswesen eine Zeit reger Arbeit und frischen Aufschwunges ein. Die Meilenzeiger und Wegweiser, die nach einem Ministerialerlaß an die Kurmärkische Regierung vom Jahre 1815 an den alten Poststraßen »teils gänzlich fehlten, teils zertrümmert am Wege lagen«, mußten wieder hergestellt werden. Nach dem Chausseebauplane für die Königlich Preußischen Staaten vom 10. April 1817 ging man mit Eifer an den Ausbau der Kunststraßen. In den neuen Gebietsteilen der Monarchie wurden die Straßen ebenfalls vermessen und mit Meilensäulen versehen. Bei diesem Kulturwerke machte den preußischen Behörden freilich der Unverstand des ungebildeten Teiles der Bevölkerung viel zu schaffen. So berichtet die Königliche Regierung in Cöln im Jahre 1818 nach Berlin: »es sei zweckmäßig, die Meilensteine in nicht zu großen Abmessungen herzurichten«. »Niedrigere Steine«, so heißt es dann weiter, »sind weniger auffallend, durch ihre festere Stellung solider, auch nicht so sehr dem Mutwillen der Vorübergehenden, denen

*) Graf von der Schulenburg schreibt unterm 1. August 1800 an das Königliche Ober-Hof-Bau-Amt: »Meine Absicht ist, die Haupt-Post-Straßen vermessen und die Meilenzahl durch Meilenzeiger bezeichnen zu lassen, damit sich einestheils die Postillions hiernach richten, anderen Teils aber auch die Reisenden genau wissen und sehen können, für wieviel Meilen sie Postgeld zu bezahlen haben. Zu dem Ende wünschte ich wohl zu wissen, wieviel $^1/_4$, $^1/_2$ und eine ganze Meilen-Säule, vom Steinmetz gefertigt, hier kostet und ob mann wohl binnen kurzer Zeit ein hundert Stück und zwar $^1/_4$ ganze, $^1/_4$ halbe und $^2/_4$ viertel Säulen geliefert erhalten kann. Ein Königliches Ober-Hof-Bauamt ersuche ich hierdurch mir hierüber möglichst genaue Auskunft des baldigsten zu geben«.



ein Meilenstein hierzulande ohnehin eine ganz ungewöhnliche Erscheinung ist, ausgesetzt. Die Erfahrung lehrt uns bereits, was wir in dieser Hinsicht zu befürchten haben, daß diese Steine von ganz unwissenden Menschen sogar für protestantische Heiligenbilder gehalten werden; beinahe nicht möglich, die Beschädiger der öffentlichen Anlagen zu erwischen und zur Verantwortung zu ziehen«. Und noch im Jahre 1821 beantragt die nämliche Regierung, die preußischen Adler an den Meilensäulen künftig aus Gußeisen anzubringen, da die bisherigen in halb erhabener Arbeit auf den Säulen in Stein gehauenen Adler »zeither bei Nachtzeit sehr verstümmelt worden und bald ganz vernichtet sein werden«.

Im Jahre 1824 und in den folgenden Jahren wurde vom General-Postamt in Berlin die Neuvermessung sämtlicher Poststraßen im preußischen Postgebiete vorgenommen.*) Kurz zuvor war eine vom damaligen Handelsminister Grafen von Bülow genehmigte Straßenbauordnung ergangen**), in der auch für die Errichtung der Meilensäulen Vorschriften enthalten waren. Danach sollten »Meilenzeiger« nach einer der Bauordnung beigefügten Musterzeichnung »von Stein oder auch, in der Nähe von Eisenschmelzhütten, von Gußeisen angefertigt werden«. In großen Städten, oder wenn damit noch andere Zwecke verbunden werden sollten, konnten sie auch »in größerem Styl erbauet werden«. Bestimmungsgemäß waren sie neben dem Sommerweg auf dem Fußsteig aufzustellen und mußten »die daran nötigen Inschriften, die für die folgende Straße passen, den ankommenden Reisenden zugekehrt werden«. Die zehn Jahre später vom Minister des Innern, für Handel, Gewerbe und Bauwesen von Schuckmann erlassene Anweisung***) brachte neben ähnlichen Bestimmungen über die Meilenzeiger eine große Anzahl von Entwürfen von Meilensäulen in den verschiedensten Formen und Größen.

Meilensäulen, die den erwähnten Musterzeichnungen und Entwürfen von 1824 und 1834 ziemlich genau entsprechen oder ihnen wenigstens sehr ähnlich sind und deshalb aus den zwanziger und dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts stammen mögen, finden sich noch hier und da an alten Straßen. Ein derartiger Meilenzeiger mit Entfernungsangaben für Paderborn, Cöln, Geseke und Salzkotten steht an der Provinzialstraße zwischen Salzkotten und Paderborn, ungefähr $3^1/_2$ km von Salzkotten entfernt, ein anderer an der Provinzialstraße zwischen Westheim (Westf.) und Wrexen mit der Inschrift »Cöln 27 Meilen«. Auch ein in Münster (Westf.) vorhandener alter Obelisk aus Gußeisen mit einer Reihe von Entfernungsbezeichnungen, der früher an der Kreuzung der Steinfurter und Grevener Straße seinen Platz hatte und vor etwa 30 Jahren in die Nähe des Postgebäudes und des Landesmuseums versetzt worden ist, dürfte etwa aus der nämlichen Zeit herrühren.

Auch Ost- und Mitteldeutschland, besonders Pommern, Schlesien, die Mark Brandenburg und die Provinz Sachsen, weisen eine Anzahl von Meilenzeigern auf, deren Ursprung zum großen Teile ebenfalls in das zweite, dritte und vierte Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts fallen wird.

---

*) Geschichte der Preußischen Post von Heinrich Stephan, S. 791 (Berlin 1859).

**) Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen (Berlin 1824).

***) Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen (Berlin 1834), § 78: »Die Meilenzeiger können nach den beiliegenden Entwürfen von Stein oder auch von Gußeisen angefertigt werden. In großen Städten, oder wenn damit noch andere Zwecke vorbehalten werden sollen, wird die Bestimmung über die Bauart und Konstruktion der Meilenzeiger vorbehalten. Auf der Kunststraße werden die Meilenzeiger an der Seite der Fußgänger-Banketts aufgestellt, und die nötigen Inschriften, welche auf den folgenden Teil der Straße sich beziehen, sind den herankommenden Reisenden zugekehrt anzubringen«.

Die älteste Kunststraße in Pommern ist die in den Jahren 1825 bis 1835 gebaute, zwischen Landeck und Jastrow pommersches Gebiet schneidende Straße von Berlin nach Danzig. An ihr stehen mehrere gut erhaltene säulenartige Steine, die zur Markierung der ganzen Meilen dienten; die Entfernungen von viertel und halben Meilen sind durch kleine Steine bezeichnet, die nur bis zu

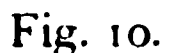
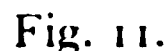


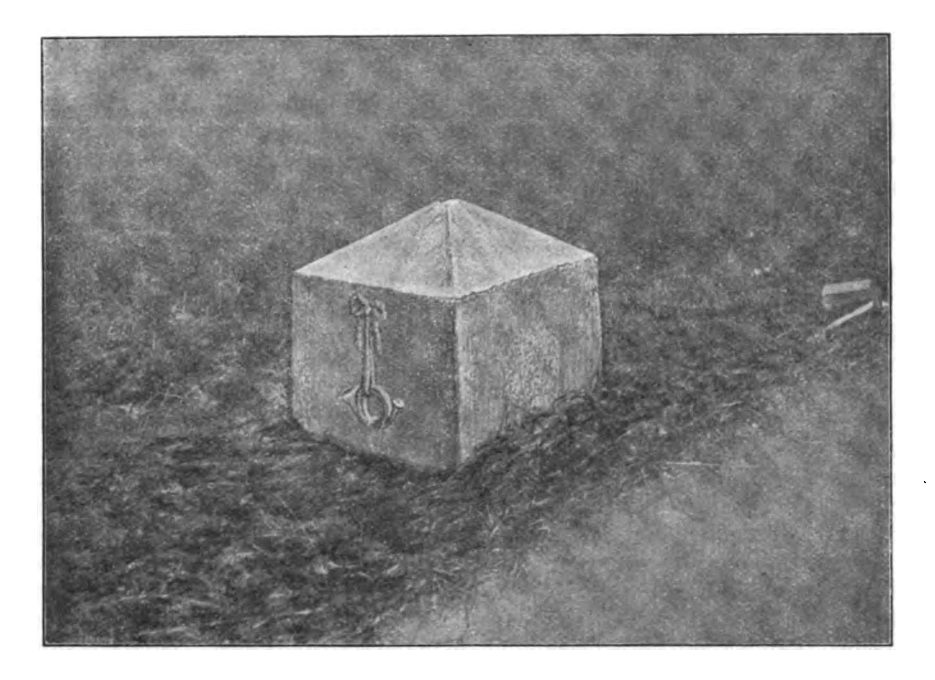
Fig. 10.

65 cm Höhe aus der Erde ragen und in ihrer Form etwa dem Sockel der säulenartigen, am Anfange jeder ganzen Meile aufgestellten Steine entsprechen. Säulenartige Meilenzeiger befinden sich ferner an später gebauten Kunststraßen, so z. B. an der Chaussee Berlin–Danzig, die über Roman, Körlin (Persante), Köslin, Schlawe, Stolp, Lauenburg und Großboschpol durch Pommern führt. An der Straße Köslin–Kolberg stehen Säulen ohne Sockel oder mit nur schwach an-

gedeutetem Sockel. Runde einfachere Säulen sind an den Straßen Schivelbein–Polzin und Bärwalde–Neustettin aufgestellt. Einheitlichkeit herrscht weder in der äußeren Form aller dieser Wegzeichen noch auch bezüglich der verwendeten Gesteinsart; es scheinen größtenteils behauene Findlinge zu sein.

Schlesiens wichtige alte Poststraße von Breslau nach Berlin, deren Bau bereits im Jahre 1803 begonnen, aber sehr viel später erst vollendet wurde, war auch mit Meilen- und Halbmeilensteinen ausgestattet, von denen einige in den siebziger Jahren bei der Neueinteilung der zur Provinzialchaussee gewordenen Straße als Kilometersteine weitere Verwendung fanden (Fig. 10). Im Stadtgebiete von Grünberg (Schles.), und zwar am Gabelpunkte der alten Poststraße und der Straße von Grünberg nach Naumburg (Bober), ist eine derartige Wegsäule erhalten. Sie hat die Form eines Obelisken, ist 3 m hoch, mit einem erhaben gearbeiteten Posthorn geschmückt und besteht aus Gußeisen.


Fig. 11.



Die jetzige Inschrift der Säule lautet: Liegnitz–Crossener Provinzialchaussee. Unter dieser aufgemalten Inschrift sind Reste einer älteren Inschrift erkennbar, die darauf hindeuten, daß der Obelisk schon errichtet worden ist, bevor die Straße zur Provinzialchaussee wurde. Eine gleichartige gußeiserne Meilensäule steht an der nämlichen alten Poststraße in der Nähe von Rothenburg (Oder) bei Groß-lessen; auch da ist die ursprüngliche Inschrift übermalt und nicht lesbar. Diesen beiden gußeisernen Obelisken entsprechen der Form nach zwei steinerne Meilensäulen, die sich ebenfalls in der Gegend von Grünberg (Schles.) an der alten Berlin–Breslauer Poststraße erheben; irgendeine Inschrift ist auf ihnen nicht mehr erkennbar. An der Fortsetzung der Poststraße auf märkischem Gebiete folgen solche Obelisken noch bei Crossen, Zielenzig, Aurith und Pulverkrug.

Wegedenkmäler von gleicher Art wie die eben erwähnten der schlesischen Chaussee finden sich in der Mark Brandenburg auch noch längs der alten Poststraße Berlin–Cüstrin–Landsberg (Warthe), die in ihrer Verlängerung einstmals

die Hauptverkehrsverbindung nach Ostpreußen darstellte. Müncheberg und Neu-Manschnow weis n solche Säulen auf. Außerdem sind an der genannten Straße, deren Ausbau im Chausseebauplane von 1817 als besonders dringend bezeichnet wurde, auch noch einige kleinere Wegzeichen vorhanden (Fig. 11), die offenbar zur Kennzeichnung von halben oder Viertelmeilen gedient haben; in Tamsel und Cüstrin ist je ein gut erhaltenes Exemplar solcher Teilmeilensteine zu sehen. Alle diese Säulen sind mit dem Posthorne verziert und dürften um das Jahr 1820 errichtet sein. Einige der Form nach ihnen sehr ähnliche alte Meilensäulen haben im Schloßpark in Königswalde (Neumark) Aufstellung gefunden; sie rühren wahrscheinlich von der Straßenstrecke Cüstrin–Landsberg (Warthe) her, wo sie bei einer Neuvermessung überzählig geworden sein mögen.

Schwer zu bestimmen ist die Ursprungszeit eines alten steinernen Straßendenkmals in Säulenform an der Chaussee von Möckern (Bez. Magdeburg) nach Hohenziatz in der Provinz Sachsen, das vorher zur Bezeichnung der dritten Meile von Magdeburg an der Poststraße Magdeburg–Berlin gestanden haben soll. Der Stein ist verwittert und mit Kalk überzogen, so daß die frühere Inschrift nicht mehr zu entziffern ist; seiner Gestalt nach ist er den oben abgebildeten Meilensäulen der schlesischen P. ststraße nicht unähnlich. Da die Poststraße Berlin–Magdeburg (über Brandenburg) im zweiten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts ausgebaut worden ist, dürfte diese Meilensäule an ihrem früheren Standort auch um das Jahr 1820 errichtet worden sein.

Von den im Reichs-Postgebiete noch vorhandenen Meilen- und Postsäulen sind hier, soweit sie durch das dem Verfasser vorliegende Material nachgewiesen sind, nur die besprochen worden, die sich wenigstens annähernd gewissen Zeitabschnitten zuweisen lassen, und für deren Ursprung und Geschichte sich doch einige, wenn auch manchmal nur geringe Anhaltspunkte ergeben. Hinsichtlich der übrigen Straßensäulen ist mangels irgendwelcher geschichtlicher Anhaltspunkte von einer Besprechung abgesehen worden; solche Säulen finden sich vereinzelt noch in verschiedenen Gegenden Deutschlands; aber weder Inschriften noch Aufzeichnungen oder mündliche Überlieferungen bei den Bewohnern der Umgegend, noch schließlich auch die Vergleichung mit anderen derartigen Straßendenkmälern ermöglicht die Feststellung ihrer Erbauer und der Zeit ihres Ursprung s. Ihre größte Verbreitung und Bedeutung hatten die Meilensäulen in der Blütezeit des Reisepostwesens, d. i. im allgemeinen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, wenn man von Kursachsen absieht, das den anderen deutschen Landen um annähernd hundert Jahre voraus war. Später büßten die Meilensäulen ihren praktischen Wert mehr und mehr ein; ihre Beziehungen zu den Posten lockerten sich, als postseitig andere Hilfsmittel zur Berechnung der Entfernungen benutzt wurden, und hörten naturgemäß da ganz auf, wo die Post dem immer enger werdenden Eisenbahnnetze weichen mußte. Den Todesstoß aber versetzte ihnen die Neuvermessung der Chausseen, die zu Anfang und Mitte der siebziger Jahre vorgenommen wurde: die Meile mußte dem Kilometer Platz machen, die Meilen- und Postsäule den Kilometersteinen. Damit war das Geschick dieser Wahrzeichen der alten Reisezeit besiegelt; sie wurden beseitigt oder verfielen; neue wurden nicht mehr errichtet; hier und da ließ man sie stehen, weil sie der Straße und Gegend zur Zierde gereichten oder architektonisch von Wert waren. Aber ihre Zeit war vorüber, und alles, was die übriggebliebenen alten Meilen- und Postsäulen der Gegenwart noch zu bieten vermögen, ist ein Rückblick in längst vergangene Tage, die als die vielgepriesene »gute, alte Zeit« mit dem Nimbus der Romantik umwoben sind.



Wetternachrichtendienst.*)

Vom Ober-Postinspektor Karsunky in Berlin.

Der öffentliche Wetterdienst hat sich während seines nunmehr sechsjährigen Bestehens immer mehr Freunde erworben. Fast alle Berufskreise zeigen ein reges Interesse für die Einrichtung und suchen sich durch den Bezug von Wetterkarten und Vorhersagen oder durch Anfragen bei den Wetterdienststellen und Telegraphenanstalten dauernd über die Wetterlage unterrichtet zu halten. Die Zahl der Monatabonnements auf die Wetterkarten hat im Jahre 1911 bereits 34 295 und auf die tägliche Wettervorhersage 7 950 erreicht, während im nämlichen Zeitraume 973 Einzelanfragen durch Fernsprecher an die Telegraphenanstalten gestellt wurden.

Die rege Anteilnahme an dem öffentlichen Wetterdienst ist wohl in erster Linie darauf zurückzuführen, daß die Zuverlässigkeit der Vorhersagen von Jahr zu Jahr zugenommen hat. Bezeichnet man den durchschnittlichen Prozentsatz der Treffer im Jahre 1906 mit x, so trafen unter 100 Vorhersagen zu im Jahre 1907 $x + 7$, im Jahre 1908 $x + 10$, im Jahre 1909 $x + 11$ und im Jahre 1910 $x + 12$. Diese Zahlen können natürlich nur einen bedingten Wert haben, weil es ungemein schwer ist, zutreffende Urteile über das Eintreffen der Vorhersage zu erhalten. Das Publikum wird die Vorhersagen immer subjektiv beurteilen. Je nach dem Berufe legt es bald auf diese, bald auf jene Angaben in der Vorhersage besonderen Wert. Den Seemann interessiert z. B. in der Hauptsache die Windstärke und Windrichtung. Da die erste von dem Meteorologen aus den gegebenen Luftdruckgradienten ziemlich sicher berechnet werden kann und die Windrichtung sich aus einem bekannten Gesetz ergibt, so werden die Vorhersagen über Windstärke und Windrichtung sehr oft zutreffen. Daraus erklärt sich die große Anerkennung, die die Seeleute dem Wetterdienste zollen. Die Landbewohner dagegen legen den Hauptwert auf die Vorhersage der Temperatur und der Niederschläge. Ist schon die Vorausbestimmung der Temperatur sehr schwer, weil sie von der Bewölkung und somit von örtlichen Einflüssen abhängt, so stellt die Vorhersage der Niederschläge den Meteorologen vor eine überaus schwierige Aufgabe. Es ist daher ohne weiteres klar, daß die Zahl der Treffer hinsichtlich der Temperatur und der Niederschläge geringer sein muß als die hinsichtlich der Windstärke und Windrichtung.

Im weiteren ist es auch der größeren Verbreitung der Wettervorhersage zuzuschreiben, daß das Interesse an dem öffentlichen Wetterdienste zugenommen hat. Während die Wettervorhersagen im Jahre 1906 von 23 838 Telegraphenanstalten öffentlich zum Aushange gebracht wurden, waren im Jahre 1911 schon 31 031 Telegraphenanstalten am Wetterdienste beteiligt. Endlich wird das Verständnis für den Wetterdienst durch Vorträge, die von den Wetterdienstleitern in landwirtschaftlichen Vereinen usw. gehalten werden, und durch eintägige Kurse in der Wetterkunde und im Lesen der Wetterkarten auf den Kreis-Lehrerkonferenzen weiter gefördert.

Die telegraphentechnischen Einrichtungen für den Wetterdienst haben sich von Anfang an bewährt; abgesehen davon, daß für die Abfassung der Wettervorhersagetelegramme seit 1908 die offene Sprache gewählt wurde, brauchten daher wesentliche Änderungen nicht vorgenommen zu werden. Die Wetterdienstleiter sind jetzt nicht mehr, wie früher bei Abfassung der Vorher-

*) Vgl. Archiv 1908, S. 553 ff.



sagen in chiffrierter Sprache, an bestimmte Prognosen gebunden. Sie können bei etwa bevorstehenden Witterungsänderungen oder plötzlichen Umschlägen dem Telegramm daher auch Warnungen, z. B. Heu einfahren usw., beifügen. Dieser Umstand mag auch dazu beigetragen haben, die Zuverlässigkeit der Vorhersagen zu erhöhen. Während des letzten Sommerdienstes bestanden die Vorhersagen durchschnittlich aus 6,32 Wörtern; die zugelassene Höchstzahl von 10 Wörtern wurde in 153 Fällen erreicht.

Auf Wunsch der Wetterdienstleiter sind im vergangenen Jahre einige Änderungen im Bezug und Inhalt der Wetter-Abonnementstelegramme, die von der Deutschen Seewarte in Hamburg zusammengestellt werden und als Grundlage für die Aufstellung der Wetterprognose dienen, eingetreten. Früher wurden täglich folgende vier Wetter-Abonnementstelegramme ausgegeben: Das I. und II. Abonnementstelegramm, das Extratelegramm und das Ergänzungstelegramm. Das letzte ist in Wegfall gekommen, weil es bei den Wetterdienststellen vielfach so spät eintraf, daß es für die Wettervorhersage nicht mehr benutzt werden konnte. Es kann jetzt nur gegen Zahlung der Wortgebühren bezogen werden. Dafür wird nachmittags ein neues Abonnementstelegramm ausgegeben. Auf Grund der Angaben in diesem Telegramm ist es möglich, bereits nachmittags oder abends Wettervorhersagen aufzustellen, was besonders für die Luftschiffahrt von großem Werte ist, da Ballonaufstiege häufig schon am frühen Morgen stattfinden. Außerdem wird den Wetterdienstleitern die Aufstellung der täglichen Wettervorhersage durch die Mitteilung der Nachmittagsbeobachtungen wesentlich erleichtert, weil ihnen zur Beurteilung der Wetterlage ein lückenloseres Material als früher zur Verfügung steht. Der monatliche Abonnementpreis für das Nachmittagstelegramm beträgt 10 ℳ.

Die Wetter-Abonnementstelegramme werden mit Ausnahme des II. Abonnementstelegramms in chiffrierter Sprache abgefaßt. In diesen Telegrammen sind die Beobachtungen der einzelnen Stationen stets in der gleichen Reihenfolge ohne Angabe der Stationsnamen angeführt. Nur die Beobachtungen. die wegen zu späten Einganges nicht mehr in dem I. Wetter-Abonnementstelegramm Aufnahme finden konnten und daher durch das Extratelegramm den Beziehern übermittelt werden, sind in zwangloser Folge unter Voranstellung der Stationsnamen aneinandergereiht.

Das I. Wetter-Abonnementstelegramm hat eine Erweiterung durch die Aufnahme der Barometertendenz, d. i. die Änderung des Barometerstandes innerhalb einer bestimmten Anzahl von Stunden vor der Morgenbeobachtung, erfahren. Dafür wird die in 24 Stunden gefallene Niederschlagsmenge nur in Stufenwerten angegeben; zur Bezeichnung der Niederschlagsmenge genügt also ein einziger Buchstabe. Durch diese Maßnahme wird die Übermittlung der Barometertendenz ohne Erhöhung der Wortzahl ermöglicht. Die allgemeine Formel für das I. Wetter-Abonnementstelegramm lautet jetzt: BBBWW, SHTTA, RB^1B^1VN. In dieser Formel bedeuten:

BBB bei den Stationen 1 bis 16 und 18 bis 56 den auf 0°, den Meeresspiegel und die Schwere in 45° Breite reduzierten Barometerstand in Millimetern und Zehnteln (unter Weglassung der Hunderter) ausgedrückt; z. B. 624 = 762,4; es muß also stets die Zahl 700 ergänzt werden. Nur der Barometerstand der Station Zugspitze (lf. Nr. 17) ist nicht auf den Meeresspiegel zurückgeführt; den Luftdruckangaben für die Zugspitze ist daher an Stelle der 7 eine 5 voranzusetzen.

WW die wahre Windrichtung nach dem astronomischen Norden; es ist: 02 = NNO, 04 = NO, 06 = ONO, 08 = O, 10 = OSO, 12 = SO, 14 = SSO, 16 = S, 18 = SSW, 20 = SW, 22 = WSW, 24 = W, 26 = WNW,

28 = NW, 30 = NNW, 32 = N und 00 = Windstille. In dem nachstehend unter A bezeichneten Falle wird den Ziffern der Windrichtung die Zahl 50 hinzugerechnet.

S die Windstärke nach Beaufort-Skala 0 bis 12; es ist: 0 = Windstille, 1 = sehr leicht, 2 = leicht, 3 = schwach, 4 = mäßig, 5 = frisch, 6 = stark, 7 = steif, 8 = stürmisch, 9 = Sturm, 10 = starker Sturm, 11 = heftiger Sturm, 12 = Orkan. Da nur eine einziffrige Zahl für S eingesetzt werden darf, so wird bei größerer Stärke als 9 eine Angabe in Worten am Schlusse der Telegramme nötig.

H die Hydrometeore und Bewölkung zur Zeit der Beobachtung; es ist: 0 = wolkenlos, 1 = $^1/_4$ bedeckt (heiter), 2 = $^1/_2$ bedeckt, 3 = $^3/_4$ bedeckt (wolkig), 4 = ganz bedeckt (bedeckt), 5 = Regen, 6 = Schnee, 7 = Dunst, 8 = Nebel, 9 = Gewitter.

TT die Temperatur des trockenen Thermometers auf ganze Grade Celsius abgerundet. Im Falle die Temperatur 10° nicht erreicht, wird die erste Ziffer durch eine Null ersetzt; bei Temperaturen unter 0° wird zur Anzahl der abgelesenen Grade 50 hinzugefügt; z. B. 16° = 16, 06 = 6°, 59 = — 9°, 66 = — 16°. Die Abrundung auf ganze Grade erfolgt in der Weise, daß bei genau halben Graden der nächst höhere ganze Grad (+ 3,5° = 04, — 3,5° = 53) und bei den übrigen Zehnteln stets der nächst liegende ganze Grad (+ 3,4° und + 2,6° = 03, — 3,4° und — 2,6° = 53) gesetzt wird. Von diesem Verfahren abweichend werden die Temperaturen in der Nähe des Gefrierpunkts, um die Zehntel anzugeben, folgendermaßen bezeichnet: 0,0 = 00, 0,1 = 41, 0,2 = 42, 0,3 = 43, 0,4 = 44, 0,5 = 45, — 0,1 = 91, — 0,2 = 92, — 0,3 = 93, — 0,4 = 94, — 0,5 = 95.

A die Änderung des Barometers von 5 bis 8 Uhr morgens nach der Skala: 0 = 0,0 mm bis 0,4 mm, 1 = 0,5 mm bis 1,4 mm, 2 = 1,5 mm bis 2,4 mm, 3 = 2,5 mm bis 3,4 mm, 4 = 3,5 mm bis 4,4 mm, 5 = 4,5 mm bis 5,4 mm, 6 = 5,5 mm bis 6,4 mm, 7 = 6,5 mm bis 7,4 mm, 8 = 7,5 mm bis 8,4 mm, 9 = nicht beobachtet. Bei negativen Werten der Barometertendenz, also fallendem Barometer, gilt die nämliche Chiffreskala; doch wird zugleich den Ziffern der Windrichtung in der ersten Gruppe (WW) die Zahl 50 hinzugerechnet.

R die von 8 Uhr des vorhergehenden Tages bis 8 Uhr des laufenden Tages gefallene Niederschlagsmenge in Stufenwerten gemäß der folgenden Skala:

0 = 0 mm, 1 = 0,1 mm bis 0,4 mm, 2 = 0,5 mm bis 2,4 mm, 3 = 2,5 mm bis 6,4 mm, 4 = 6,5 mm bis 12,4 mm, 5 = 12,5 mm bis 20,4 mm, 6 = 20,5 mm bis 31,4 mm, 7 = 31,5 mm bis 44,4 mm, 8 = 44,5 mm bis 59,4 mm, 9 = nicht gemeldet. Bei Niederschlagsmengen von 60 mm und mehr wird für R in der dritten Gruppe die Zahl 8 eingesetzt, die Höhe des Niederschlags aber am Schlusse des Telegramms unter Voranstellung des Stationsnamens gemeldet.

B^1B^1 den, wie unter BBB angegeben, reduzierten Barometerstand vom vorhergehenden Abend unter Weglassung der Hunderter und auf ganze Millimeter abgerundet; z. B. 75 = 775 mm.

V den Witterungsverlauf der letzten 24 Stunden, und zwar: 0 = vorwiegend heiter, 1 = ziemlich heiter, 2 = meist bewölkt, 3 = Wetterleuchten, 4 = vormittags Niederschlag, 5 = nachmittags Niederschlag, 6 = nachts Niederschlag, 7 = Gewitter, 8 = Niederschläge in Schauern, 9 = anhaltende Niederschläge. 0 — 3 werden gemeldet, wenn kein oder höchstens 0,4 mm Niederschlag gefallen ist, 4 bis 6, 8 und 9 werden gemeldet, wenn mindestens 0,5 mm Niederschlag gefallen ist. Bei 0, 1 und 2 wird unterschieden, ob besonders am Nachmittage der Himmel überwiegend wolkenlos (0), mit Cirrus-

oder Cirrusstratuswolken (1) oder mit tieferen Wolken (2) bedeckt war. 3 erfordert, daß mehr als ein Blitz beobachtet worden ist, 4, 5 und 6 bedeuten etwas länger anhaltende Niederschläge ohne Gewitter oder höchstens mit einem Donner ohne Blitz, die hauptsächlich zwischen der I. und II. Terminbeobachtung (4), oder zwischen der II. und III. (5) oder zwischen der III. und I. (6) gefallen sind. 7 erfordert, daß mindestens ein Blitz und ein Donner oder mehr als ein Donner ohne Blitz beobachtet worden sind. Die Meldung erfolgt unabhängig von der Größe des Niederschlags. 8 bedeutet kurz dauernde Niederschläge bei böigem Winde, zwischen denen der Himmel sich oft aufklärt. 9 bedeutet Niederschläge während eines großen Teiles des Tages (Landregen), zwischen denen der Himmel meist trübe bleibt.

Bei den Auslandsstationen 18 bis 27 gibt V den Witterungsverlauf der Reihe nach für Wilhelmshaven, Kiel, Wustrow (Mecklenburg), Königsberg (Preußen), Cassel, Magdeburg, Grünberg (Schlesien), Mülhausen (Elsaß), Friedrichshafen und Bamberg an. Für die Auslandsstation 28 fällt V weg; dagegen werden für 29 bis 56 unter V der Reihe nach die Zahlen für BBBWW, SHTTA, RB^1B^1V von Rügenwaldermünde und Skegneß eingestellt, wobei A und V für Skegneß stets 9 sind. Die erste Zahl der dritten Gruppe von Thorshavn und Seydisfjord bedeutet das V von Wien und von Prag.

N die in den Formularen gedruckte Einerziffer der laufenden Nummer der Station des Wettertelegramms; diese laufenden Nummern ersetzen in dem chiffrierten Telegramme die betreffenden Stationsnamen.

Bei fehlenden Beobachtungen wird wie folgt verfahren: BBB, WW, TT, A, R und B^1B^1 werden durch die Ziffer 9 ersetzt, und zwar wird für BBB 999, für WW 99 usw. gesetzt. Fehlt eine Meldung V, so fällt die Ziffer weg; es wird dann die dritte Gruppe vierziffrig. Fehlen zu Nr. 18 bis 27 V und R, so wird die dritte Gruppe dreiziffrig. Für eine fehlende ganze erste oder zweite Gruppe wird stets *x* gesetzt; fehlt eine dritte Gruppe, so wird sie durch die laufende Nummer (letzte Ziffer) ersetzt. Fehlen die Beobachtungen aus Rügenwaldermünde oder Skegneß, so wird für jede fehlende Ziffer 9 gesetzt.

Das nachstehende Beispiel (S. 415) veranschaulicht die Form des I. Wetter-Abonnementstelegramms und seine Dechiffrierung unter Anwendung der vorstehenden Angaben.

Das I. Wetter-Abonnementstelegramm, dessen monatlicher Bezugspreis 20 ℳ beträgt, wird in Hamburg um 9^{15} Uhr vorm. abtelegraphiert.

Etwa fehlende Beobachtungen werden, wenn sie noch vor beendigter Abtelegraphierung des I. Wetter-Abonnementstelegramms beim Telegraphenamt in Hamburg eingehen, von diesem am Schlusse des Telegramms unter Voransetzung der Ortsnamen hinzugefügt.

Das I. Wetter-Abonnementstelegramm enthält die Beobachtungen aus folgenden 58 Stationen: Borkum, Keitum, Hamburg, Swinemünde, Neufahrwasser, Memel, Aachen, Hannover, Berlin, Dresden, Breslau, Bromberg, Metz, Frankfurt (Main), Karlsruhe (Baden), München, Zugspitze, Stornoway, Malin Head, Valencia, Scilly, Aberdeen, Shields, Holyhead, Ile d'Aix, St. Matthieu, Grisnez, Paris, Vlissingen, Helder, Bodö, Christiansund, Skudenes, Vardö, Skagen, Haustholm, Kopenhagen, Stockholm, Hernösand, Haparanda, Wisby, Karlstad, Archangel, Petersburg, Riga, Wilna, Gorki, Warschau, Kiew, Wien, Prag, Rom, Florenz, Cagliari, Thorshavn, Seydisfjord, Rügenwaldermünde und Skegneß.

Das II. Wetter-Abonnementstelegramm ist unverändert geblieben. Es wird in offener Sprache abgefaßt und enthält eine kurze Übersicht über

a) Chiffrier-Formular.

Name der Beobachtungsstation	Chiffriertes Telegramm*)		
	BBBWW	SHTTA	RB¹B¹VN
Borkum	62 028	31 422	35 561
Keitum usw.	58 828	63 914	34 962
Stornoway usw.	47 566	65 044	45 968
Holyhead usw.	56 968	65 072	36 384
Kopenhagen usw.	54 228	31 512	24 917.

b) Dechiffrier-Formular.

Name der Beobachtungsstation	Dechiffriertes Telegramm**)									
	Barometerstand auf 0°, den Meeresspiegel und die Schwere in 45 Grad Breite reduziert	Windrichtung	Windstärke	Wetter	Temperatur in Celsius	Barometertendenz von 5 bis 8 Uhr morgens	Niederschlag in 24 Stunden	Barometerstand vom vorhergehenden Abend auf 0°, den Meeresspiegel und die Schwere in 45 Grad Breite reduziert	Witterungsverlauf der letzten 24 Stunden	Laufende Nummer
Borkum	762,0	NW	3	heiter	+ 0,1	1,5 bis 2,4 gestiegen	2,5 bis 6,4 mm	755	nachts Niederschlag	1
Keitum usw	758,8	NW	6	wolkig	— 0,1	3,5 bis 4,4 gestiegen	2,5 bis 6,4 mm	749	nachts Niederschlag	2
Stornoway usw.	747,5	S	6	Regen	+ 4	3,5 bis 4,4 gefallen	6,5 bis 12,4 mm	759	(Wilhelmshaven) nachts Niederschlag	18
Holyhead usw.	756,9	SSW	6	Regen	+ 7	1,5 bis 2,4 gefallen	2,5 bis 6,4 mm	763	(Grünberg Schl.) Niederschläge in Schauern	24
Kopenhagen usw.	754,2	NW	3	heiter	— 1	1,5 bis 2,4 gestiegen	0,5 bis 2,4 mm	749	Einerziffer der Temperatur von Rügenwaldermünde 1	37

*) Diese Spalten werden von der Ankunfts-Telegraphenanstalt ausgefüllt.
**) Diese Spalten werden vom Empfänger ausgefüllt.



die Wetterlage in Europa und eine allgemein gehaltene Wettervorhersage für Deutschland. Der monatliche Bezugspreis beträgt 10 *M*.

Das Extratelegramm wird jetzt der Einheitlichkeit halber nach der gleichen Formel (BBBWW, SHTTA, RB^1B^1VN) chiffriert wie das I. Wetter-Abonnementstelegramm. Es hat außerdem eine Erweiterung durch die Aufnahme der Beobachtungen aus Budapest erfahren, wodurch die Wetterdienstleiter ein lückenloseres Beobachtungsmaterial aus Österreich-Ungarn erhalten. Diese Beobachtungen sind besonders für die Wetterdienststellen in Ostdeutschland von bedeutendem Werte, weil ein großer Teil der schweren, bisweilen zu Überschwemmungen im Oder-, Elbe- oder Weichselgebiete führenden Regengüsse und der stärksten Schneefälle mit den Witterungserscheinungen zusammenhängt, die auf der von Oberitalien durch Österreich nach Polen oder Ostdeutschland führenden van Bebberschen Zugstraße (V b) fortschreiten.

Das Extratelegramm enthält die Morgenbeobachtungen von 21 Stationen (Krakau, Lemberg, Hermannstadt, Triest, Reykjawik, Cherbourg, Clermont, Biarritz, Nizza, Perpignan, Belgrad (Serbien), Brindisi, Moskau, Dunroßneß, Helsingfors, Kuopio, Zürich, Genf, Lugano, Säntis und Budapest) und die im I. Wetter-Abonnementstelegramm wegen zu späten Einganges fehlenden Beobachtungen, soweit solche bei der Abtelegraphierung des Extratelegramms bereits vorliegen, unter Voranstellung der Stationsnamen. Von den Stationen des Extratelegramms melden nur die Stationen aus Österreich-Ungarn (Nr. 1 bis 4 und 21) den Witterungsverlauf der letzten 24 Stunden (V). An Stelle der übrigen V werden unter Nr. 6 bis 19 in den vorletzten Ziffern der dritten Gruppe die Beobachtungen aus Budapest in der gleichen Weise wie die Angaben für Rügenwaldermünde und Skegneß im I. Wetter-Abonnementstelegramm eingestellt. Die vorletzte Ziffer der dritten Gruppe der 5. Station (Reykjawik) gibt den Witterungsverlauf von Lesina an. Bei fehlenden Beobachtungen wird wie im I. Wetter-Abonnementstelegramm verfahren; fehlen die Angaben für Budapest, so wird für jede fehlende Ziffer die Zahl 9 gesetzt.

Das Extratelegramm wird um 9^{45} Uhr vorm. in Hamburg abtelegraphiert. Mit Rücksicht auf die wesentliche Erweiterung des Extratelegramms ist der monatliche Bezugspreis von 8 *M* auf 10 *M* erhöht worden. Die Dechiffrierformulare werden jetzt auch für Rechnung der Reichskasse geliefert.

Das neu eingeführte Nachmittag-Abonnementstelegramm enthält die Beobachtungen von folgenden 30 Stationen: Borkum, Helgoland, Keitum, Hamburg, Kiel, Swinemünde, Neufahrwasser, Memel, Cassel, Dresden, Breslau, Metz, München, Wien, St. Matthieu, Kopenhagen, Vlissingen, Helder, Stornoway, Shields, Valentia, Skudenes, Kristiansund, Bodö, Haparanda, Hernösand, Stockholm, Karlstad, Uleaborg und Petersburg. Die Beobachtungen finden meist um 2 Uhr nachmittags statt. Die Chiffrierung erfolgt nach der Formel BBBWW $SHTTV^1$. Die Bedeutung der Buchstaben BBBWWSH und TT ist die gleiche wie im I. Wetter-Abonnementstelegramm. Die Zahl für V^1 gibt den von 8 Uhr morgens bis 2 Uhr nachmittags beobachteten Witterungsverlauf für die deutschen Stationen nach folgender Skala an: 0 = meist heiter, 1 = ziemlich heiter, 2 = meist bewölkt, 3 = Wetterleuchten, 4 = geringe Niederschläge, 5 = ein stärkerer Regen (allein oder mit etwas Schnee oder Graupeln), 6 = ein stärkerer Schneefall (allein oder mit etwas Regen oder Graupeln). 7 = Gewitter, 8 = Niederschläge in Schauern, 9 = anhaltende Niederschläge.

Bei den Stationen des Auslands wird der Witterungsverlauf nicht angegeben; die zweite Gruppe wird also vierziffrig, ebenso wie bei einer deutschen Station, bei der die Meldung über V^1 fehlt.

Außer den Beobachtungen der oben angeführten Stationen enthält das Nachmittagtelegramm die Wetternachrichten, die wegen verspäteten Einganges beim Telegraphenamt in Hamburg in das I. Wetter-Abonnementstelegramm und in das Extratelegramm nicht mehr aufgenommen werden konnten.

Das Nachmittag-Abonnementstelegramm wird in Hamburg gegen 4 Uhr nachmittags abtelegraphiert.

Auf Grund der Wetter-Abonnementstelegramme werden Wetterkarten gezeichnet, die für die Aufstellung der Vorhersagen von großer Wichtigkeit sind. Außer den 13 Wetterdienststellen in Aachen, Berlin, Breslau, Bromberg, Frankfurt (Main), Hamburg, Ilmenau, Königsberg (Preußen), Magdeburg, Weilburg, Dresden, Karlsruhe (Baden) und Straßburg (Els.) geben noch die Nebenstellen in Bonn, Cassel, Flensburg, Gießen, Oldenburg (Grhzgt.), Dortmund, Coblenz und Saarbrücken Wetterkarten aus.

Neuerdings nehmen die an der Luftschiffahrt beteiligten Kreise ein besonders reges Interesse am öffentlichen Wetterdienste. Mit Rücksicht darauf hat das Königlich Preußische Aeronautische Observatorium in Lindenberg (Kreis Beeskow) im vorigen Jahre einen Warnungsdienst für die Luftschiffahrt eingerichtet, der hauptsächlich den von Gewittern drohenden Gefahren entgegenwirken soll. Da sich die Gewitter im Telegraphen- und Fernsprechbetriebe schon auf große Entfernungen bemerkbar machen und da aus den in den Leitungen sich dabei abspielenden Vorgängen wertvolle Schlüsse über den Verlauf, die Ausdehnung usw. der Gewitter zu entnehmen sind, so sind auf Wunsch des Observatoriums 18 Telegraphenanstalten, die sich nach ihrer Lage im Leitungsnetze besonders dafür eignen, versuchsweise bestimmt worden, sämtliche durch Meldungen anderer Ämter über Diensteinstellung, durch Anschlagen der Apparate, durch Knistergeräusche und Funkensprühen am Blitzableiter usw. zu ihrer Kenntnis kommenden Gewitter in Form von gebührenpflichtigen Diensttelegrammen dem Observatorium zu melden. Die Telegramme sollen möglichst nur 10 Worte enthalten und werden in folgender Form abgefaßt:

> $3^1/_4$ Emden Gewitter; hier klar (oder Regen, Sturm usw.) oder $12^1/_2$ Anschlag Südlinie — oder Süd- und Westlinie Gewitter; hier Sturm oder: $6^3/_4$ Gewitter zieht Osten auf oder: $6^3/_4$ leichtes Gewitter über Leer; vorher Sturm aus Südwest oder: $6^3/_4$ schweres Gewitter über NN usw.

Beschränken sich die Anzeichen zunächst auf eine Richtung und treten erst nach längerer Zeit, d. h. vielleicht nach einer Stunde oder später, an den übrigen Linien Störungen auf, dann wird das unter Zeitangabe in einem zweiten Telegramm gemeldet. Mehrfache Meldungen über die gleichen Linien werden nur dann erstattet, wenn diese inzwischen für einige Stunden störungsfrei gewesen sind.

Ähnliche Mitteilungen werden auch beim Weiterziehen der Gewitter abgesandt, wenn der plötzliche Ausbruch des Gewitters oder ein sonstiger Umstand die erste Meldung verhindert hatte.

Die Beobachtungen werden während des ganzen Jahres an Werktagen in der Zeit von 8 Uhr vormittags bis 6 Uhr nachmittags und an Sonn- und Festtagen in der Zeit von 8 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags angestellt. Diese Zeit kann bei besonderen Anlässen, wie Luftschiffmanövern oder angesagten Nachtfahrten eines Zeppelinballons usw., auf Ersuchen des Observatoriums in Lindenberg verlängert werden, wenn daraus keine besonderen Kosten oder Schwierigkeiten für den Dienstbetrieb entstehen und Beamte zur Wahrnehmung von Dienstverrichtungen ohnehin im Dienste anwesend sind.

Die Telegrammgebühren werden gestundet und vom Observatorium in Lindenberg durch Vermittlung des Postamts in Beeskow monatlich eingezogen.

Die Meldungen dieser 18 Anstalten reichen natürlich bei weitem nicht aus, um zu verhindern, daß größere Gewitterzüge unbemerkt und ungemeldet bleiben. Aus diesem Grunde hat das Observatorium in Lindenberg im Einverständnisse mit dem Reichs-Postamt eine größere Anzahl kleinerer Postanstalten dafür gewonnen, sich freiwillig am Gewittermeldedienste zu beteiligen. Im vergangenen Sommer haben 556 Reichs-Telegraphenanstalten Gewitterbeobachtungen für das Lindenberger Observatorium angestellt und 941 Gewittermeldungen abgesandt.

Die in Lindenberg eingehenden Meldungen werden in eine große Linoleumwandkarte eingetragen, darauf zu einem Sammeltelegramm zusammengestellt und der dem Auffahrtsorte des Luftfahrers zunächst gelegenen öffentlichen Wetterdienststelle telegraphisch übermittelt. Da die meisten Gewitter durchschnittlich in einer Stunde einen Weg von etwa 50 km zurücklegen, so kann der Luftfahrer leicht beurteilen, ob seinem Fahrzeuge Gefahren durch heranziehende Gewitter drohen.

Wenn auch der Gewittermeldedienst erst verhältnismäßig kurze Zeit besteht, so ist doch mit Sicherheit anzunehmen, daß er segensreich wirken und unsere Luftschiffahrt vor vielen Verlusten schützen wird.

Versicherung des Reichs gegen Schaden aller Art.

Über die Versicherung des Reichs gegen Schaden aller Art sind von den in Betracht kommenden Reichsverwaltungen nachstehende Grundsätze aufgestellt worden.

Das Reichseigentum soll gegen Feuersgefahr nur da versichert werden, wo ein Versicherungszwang auf Grund gesetzlicher oder ortsstatutarischer Bestimmungen oder auf Grund von Verträgen besteht. Nur das Eigentum solcher Institute, die lediglich eine bestimmte Dotation aus der Reichskasse beziehen und mit dieser und den ihnen etwa aus sonstigen Quellen zufließenden Einnahmen sich selbst unterhalten müssen, ist künftig gegen Feuersgefahr zu versichern. Ausnahmsweise dürfen indes Versicherungsverträge abgeschlossen werden, wo besondere örtliche Verhältnisse solche notwendig erscheinen lassen, wie z. B. im Auslande wegen mangelhafter Feuerwehreinrichtungen. In diesen Fällen soll die Genehmigung der obersten Reichsbehörde eingeholt werden.

Im übrigen hat der Grundsatz, Eigentum des Reichs nicht zu versichern, bei jeder Art der Versicherung (Diebstahl, Haftpflicht, Transport, Wasserschaden, Glas usw.) zur Anwendung zu kommen, so daß das Reich fortan keinerlei Versicherungsverträge mehr abschließt. Etwaige noch laufende Verträge sollen bei nächster Gelegenheit gekündigt werden.

Bei der Versendung von Wertgegenständen ist nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

a) Bei der Beförderung von Briefen und Paketen mit Wertinhalt durch die Post ist stets der richtige Wert anzugeben. Wichtige, vielleicht unersetzliche Schriftstücke, Modelle u. dgl. werden je nach ihrer Bedeutung entweder eingeschrieben oder mit 700 ℳ Wert deklariert.

b) Bei Versendung mit der Eisenbahn ist von jeder Wertangabe zwecks Versicherung eines über den Sachschaden etwa hinausgehenden weiteren Interesses an der unversehrten und rechtzeitigen Lieferung (Interessendeklaration — §§ 92, 93 der Eisenbahnverkehrsordnung — Reichs-Gesetzbl. 1909, S. 93ff.) abzusehen.

Dagegen hat die Angabe des Wertes in den Fällen zu erfolgen, in denen sie durch die Eisenbahntarife vorgeschrieben ist. Nach den Ausführungsbestimmungen zu § 54 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung A unter III hat dies zu geschehen bei Kostbarkeiten, namentlich Waren aus Gold, Silber oder Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen oder echten Perlen, bei besonders wertvollen Spitzen und besonders wertvollen Stickereien, ferner bei Geld und Münzen mit Geldwert aus unedlen Metallen, sowie bei Kunstgegenständen, wie Gemälden, Bildwerken, Gegenständen aus Erzguß und Kunstaltertümern.

c) Bei der Versendung auf dem Seewege genügt Wertangabe in der Höhe, daß dadurch die Aufnahme unter besonderen Verschluß erreicht wird. Wie hoch die Wertangabe zu bemessen ist, muß im Einzelfalle besonders ermittelt werden.

Auf die Schutzgebietsverwaltungen finden diese Grundsätze keine Anwendung.

Hinsichtlich der Versendung der Postwertzeichen treten keine Änderungen ein.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Über die Entwicklung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens in Bayern in den letzten 25 Jahren bringt eine von Dr. Soergel herausgegebene Festschrift zum 90. Geburtstag und zum 25-jährigen Regierungsjubiläum Seiner Königlichen Hoheit des Prinzregenten Luitpold von Bayern (Festschrift der »Rundschau für den Deutschen Juristenstand — Das Recht —«. Hannover-Leipzig, Helwingsche Verlagsbuchhandlung) nachstehende Angaben.

Die Entwicklung des Postbetriebs ist durch Verbesserung der Einrichtungen und Erleichterung der Versendungsbedingungen gekennzeichnet. Die Gewichtstufe des einfachen gewöhnlichen Briefes wurde von 15 auf 20 g erhöht. Der Tarif für die Beförderung und Zustellung der Zeitungen wurde 1901, für Briefe des Orts- und Nachbarortsverkehrs 1906 neu geregelt. 1907 wurde der linke Teil der Postkarte für Privatzwecke zugelassen, 1908 der Postprotest und 1909 die Barfrankierung zunächst bei den Postämtern München II und Nürnberg II eingeführt.

1889 besaß die Postverwaltung nur 14 posteigene Gebäude, zu Beginn des Jahres 1909 besaß sie 110 Posthäuser und eine große Zahl von Werkstätten- und Magazingebäuden. Die Zahl der Postanstalten hat sich von 1886 bis 1909 verdreifacht, die Zahl der Briefpostsendungen versechsfacht; das Postkursnetz wurde insbesondere auf dem Flachland erweitert und verdichtet, die Betriebsmittel wurden stark vermehrt, Stempelmaschinen, Fahrräder, elektrische Dreiräder für den Briefsammeldienst eingeführt und die Straßenbahnen zum Verbindungs- und Zustelldienste herangezogen.

Am 1. Januar 1909 wurde der Postüberweisungs- und Scheckverkehr für das Deutsche Reich eingeführt. Es wurden in Bayern drei Scheckämter errichtet. Die Zahl der Kontoinhaber betrug 1910 7069, der Gesamtumsatz über 2 Milliarden Mark, im Jahre 1910 wurde der Überweisungsverkehr auch mit Österreich-Ungarn, der Schweiz und Belgien aufgenommen. Im Jahre 1905 hat die Postverwaltung mit dem Betriebe von Motorpostlinien begonnen. Es werden Benzinmotorwagen verwendet, die Geschwindigkeiten bis zu 20 km in der Stunde zulassen. Der Tarif beträgt 5 bis 6 Pf. für das Personenkilometer, auf Sommerlinien 5 bis 10 Pf. Im Jahre 1909 standen 21 ständige und 8 Sommerlinien mit einer Gesamtlänge von 671 km in Betrieb. Die Gesamteinnahmen des Motorbetriebs betrugen fast dreiviertel Million Mark, der Reinüberschuß lieferte nach Abzug der Abschreibungen eine Verzinsung des Anlagekapitals von 6 v. H.

Auch im Verbindungs- und Zustelldienst in München und Nürnberg sind Motorwagenbetriebe eingerichtet.

Die aufwärts strebende Richtung des Telegraphenwesens drückt sich namentlich in der Länge der Staatstelegraphenleitungen aus; diese betrug im Jahre 1886 25 089, 1909 65 490 km. In den beiden letzten Jahrzehnten wurden für die Erweiterung und Verdichtung des Telegraphennetzes durchschnittlich jährlich 300 000 ℳ aufgewendet. 1891 wurde das unterirdische Telegraphenkabel München–Hof–Landesgrenze vollendet. Im nämlichen Jahre wurde die Worttaxe im Deutschen Reich auf 5 Pf. mit einer Mindestgebühr von 50 Pf. festgesetzt. Der gleiche Tarif wurde auch im Verkehr mit Österreich-Ungarn eingeführt.

Die Entwicklung des Telegraphenverkehrs, namentlich des inneren bayerischen, wurde durch den Fernsprechverkehr wesentlich beeinträchtigt. Immerhin ist die Zahl der beförderten Telegramme von 1886 bis 1909 von 2,3 Millionen auf 5,6 Millionen gestiegen.

Die ersten Fernsprechanlagen wurden 1882 gebaut. Seitdem hat sich das Fernsprechnetz mächtig erweitert. Der durchschnittliche jährliche Aufwand für die Erweiterung der Anlagen seit der Jahrhundertwende betrug fast 5 Millionen Mark. Die Länge der Leitungen ist von 3 449 km im Jahre 1886 auf 361 544 km im Jahre 1909 angewachsen, die Zahl der vermittelten Gespräche von $2^1/_2$ auf 127 Millionen. 1892 wurden erstmals einheitliche Bestimmungen über die Fernsprechgebühren erlassen, 1900 der im wesentlichen noch heute gültige Gebührentarif. Der Fernsprechbetrieb wurde technisch vielfach verbessert, insbesondere durch Einführung der Doppelleitungen, durch den Vielfachbetrieb und durch die Glühlampensignale bei den großen Umschaltestellen sowie durch den Übergang zur Schaffung automatischer Umschaltestellen, deren erste 1910 in München-Schwabing errichtet wurde.

Die finanziellen Ergebnisse des Post- und Telegraphenbetriebs wurden bis zum Jahre 1908 durch die portofreie Beförderung der amtlichen Sendungen stark beeinträchtigt. Mit dem 1. Januar 1908 wurde die Portofreiheit des Amtsverkehrs beseitigt. Das Porto wird von den amtlichen Stellen meist auf dem Wege der Portoablösung in Form von Pauschsummen an die Postverwaltung entrichtet. Für die Staats-Eisenbahnverwaltung wurden besondere Marken (E-Marken) eingeführt.

Der Überschuß der Post- und Telegraphenverwaltung betrug 1886 etwa 2 Millionen, 1909 rund 9 Millionen Mark.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.





ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 15. BERLIN, AUGUST. **1912.**

Streifzüge im internationalen Postfrachtrecht.

Von Gerichtsassessor Dr. Eberhard Neugebauer in Berlin.

Das Postfrachtrecht — worunter hier die Gesamtheit der Bestimmungen über die Beförderung von Postsendungen außer Telegrammen und Ferngesprächen verstanden wird — weicht nicht nur in seinen innerdeutschen Vorschriften von den übrigen Vorschriften des Frachtrechts in verschiedenen Punkten merklich ab. Auch die internationale Regelung des Postfrachtrechts zeigt manche bemerkenswerte Eigenheit.

I. Begriff des »internationalen« Postfrachtrechts.

Dem innerdeutschen Postverkehrsrechte sind alle Postsendungen entzogen, die nach Bestimmungsorten außerhalb des Deutschen Reichs gerichtet sind. Ob eine Sendung Inlands- oder Auslandssendung ist, entscheidet sich nach dem Bestimmungsorte, den die Sendung durch den Absender erhalten hat.[1]) Bei der begrifflichen Abgrenzung des innerdeutschen von dem internationalen Postfrachtrecht ist besonderes Gewicht darauf zu legen, daß von einem innerdeutschen Postfrachtrechte nur dann die Rede sein kann, wenn der Verkehr sich in den räumlichen Grenzen des Deutschen Reichs abspielt, genauer: in den räumlichen Grenzen des deutschen Bundesgebiets, wie es in der deutschen Reichsverfassung (Art. 1) und den diese abändernden Gesetzen[2]) festgelegt ist. Daraus ergibt sich zweierlei:

1. Der Postfrachtverkehr zwischen dem Reichspostgebiet und Bayern und Württemberg, die beide gemäß Art. 52 der Reichsverfassung besondere Postverwaltungen haben, ist kein internationaler Verkehr, sondern ein in-

---

[1]) Eger-Gordan, Post-, Telegraphen- und Telefonrecht S. 141.

[2]) Vgl. RGes. v. 9. Juni 1871 (RGBl. S. 212) wegen Elsaß-Lothringen; RGes. v. 15. Dezember 1890 (RGBl. S. 207) wegen Helgoland; RGes. v. 22. Januar 1902 (RGBl. S. 31, 32) wegen Verlegung der deutsch-österreichischen Grenze an der Przemsa und der deutsch-dänischen Grenze an der Norderau und Kjärmühlenau; RGes. v. 31. Juli 1908 (RGBl. S. 497) wegen der deutsch-schweizerischen Grenze bei Leopoldshöhe.

terner deutscher Verkehr. Auf ihn findet das innerdeutsche Postfrachtrecht — also das PostG. und die PostO. — Anwendung.[3])

2. Der Postverkehr Deutschlands mit den deutschen Schutzgebieten sowie mit den deutschen Postanstalten in China, Marokko und der Türkei[4]), ferner der Verkehr zwischen einzelnen Schutzgebieten selbst sowie zwischen einem deutschen Schutzgebiet und einzelnen der deutschen Postanstalten in den Konsulargerichtsbezirken ist für die rechtliche Beurteilung der Postfrachtverträge kein innerdeutscher Postverkehr, sondern ein internationaler Postverkehr. Das bedarf besonderer Begründung.

A. Was zunächst die deutschen Schutzgebiete angeht, so wird vorerst zu prüfen sein, ob nicht schon nach den allgemeinen Grundsätzen des deutschen internationalen Privatrechts die deutschen Schutzgebiete Ausland sind und deshalb ein Verkehr zwischen ihnen und dem deutschen Bundesgebiete kein innerdeutscher, sondern ein internationaler Verkehr ist.

Maßgebend für die Wahl dieses Ausgangspunkts bei Begründung der obigen Ansicht ist — wie ausdrücklich hervorgehoben werden muß — nicht etwa der Gedanke, daß die Normen des internationalen Privatrechts ohne weiteres einfach auf das Postrecht angewendet werden könnten. Denn dieser Gedanke ist keinesfalls richtig. Das internationale Privatrecht zieht die räumlichen Grenzen für die privatrechtlichen Bestimmungen, ist mithin selbst ein Teil der Privatrechtsordnung.[5]) Das Postrecht dagegen bildet im deutschen Rechtssystem keinen Teil des Privatrechts, sondern enthält öffentliches Recht. So kann die öffentlichrechtliche Natur der Vorschriften über das Postregal und den Postzwang und der damit zusammenhängenden weiteren postrechtlichen Bestimmmungen keinem Zweifel unterliegen, ebensowenig auch die der Bestimmungen über die »Garantie« der Postverwaltung, und zwar auf Grund deren Zusammenhanges mit dem unbedenklich verwaltungsrechtlichen Teile des Postrechts. Ist hiernach aber die Unterstellung des Postrechts unter das Privatrecht vom deutschen Rechtsstandpunkt aus nicht möglich, so können internationalrechtliche Kollisionen im Postrechte nicht

---

[3]) Das Übereinkommen zwischen der Reichs-Postverwaltung und Bayern und Württemberg vom 25. Mai 1889 (RPostABl. 1889 S. 239) gilt nur für das Verhältnis der drei Verwaltungen untereinander (vgl. Aschenborn, PostG. S. 20 Anm. 35 und S. 125.)

[4]) China: Amoy, Canton, Futschau, Hankau, Nanking, Peking, Schanghai, Swatau, Tientsin, Tschifu, Tschinkiang, Tsinanfu, Weihsien. — Marokko: Alkassar, Asimmur, Casablanca, Fes, Larache, Marrakesch, Mazagan, Meknes, Mogador, Rabat, Saffi, Tanger, Tetuan. — Türkei: Beirut, Constantinopel, Jaffa, Jerusalem, Smyrna. Diese Gebiete sind sämtlich Konsulargerichtsbezirke. Daher werden im folgenden diese Postanstalten im Gegensatze zu den Postanstalten in den deutschen Schutzgebieten als »Postanstalten in den Konsulargerichtsbezirken« bezeichnet. Damit ist natürlich nicht gesagt, daß in allen Konsulargerichtsbezirken deutsche Postanstalten bestehen. Nur in den drei oben genannten Ländern ist dies der Fall.

[5]) Biermann, Bürg. Recht, Bd. I S. 409; Cosack, Lehrbuch des deutschen bürg. Rechts, 5. Aufl. Bd. I § 13 Ziffer I; Crome, System des deutschen bürg. Rechts, Bd. I S. 130, 131, aber nicht ganz klar; Enneccerus-Kipp, Bürg. Recht 6/8. Aufl. Bd. I § 59; Gierke, Deutsches Privatrecht Bd. I S. 213; Habicht-Greiff, Internationales Privatrecht S. 9; Kohler, Bürg. Recht Bd. I S. 38; Marcusen in der Zeitschrift für Internationales Recht (= Böhms Z.) Bd. 10 S. 266; Neumann, Handausgabe des BGB. 5. Aufl. Bd. III S. 6 Anm. I 1b; Planck, BGB. 3. Aufl. Vorbem. 3 vor Art. 7 EGBGB; Ritter in der Zeitschrift für Internationales Recht Bd. 14 S. 436. — RGZ. 49 S. 182; 55 S. 349; 62 S. 402; RG. in der Juristischen Wochenschrift 1910 S. 612 N. 1; in der Leipziger Zeitschrift für Handels- usw. recht 1907 S. 282 und in Gruchots Beiträgen Bd. 46 S. 67. — And. Ans.: Staudinger, BGB. 5/6. Aufl. Vorbem. A vor Art. 7 EGBGB. und Zitelmann, Internationales Privatrecht.

einfach aus dem internationalen Privatrechte heraus gelöst werden. Denn dieses bestimmt nicht die räumlichen Grenzen anderen Rechtes als des Privatrechts. Wenn gleichwohl hier von dem internationalen Privatrecht ausgegangen und die Stellung der Schutzgebiete im internationalen Privatrechte zunächst geprüft wird, so geschieht dies deshalb, weil es unrichtig wäre, das oben Gesagte zu übertreiben und bei Prüfung internationalrechtlicher Fragen im Postrecht über das internationale Privatrecht einfach hinwegzugehen. Die Natur des Postbeförderungsrechts als eines Frachtrechts kann auch bei Lösung internationalrechtlicher Kollisionen nicht völlig unbeachtet bleiben, so daß ein Zurückgehen auf die Sätze des internationalen Privatrechts bei Prüfung internationalrechtlicher Fragen des Postrechts sich wohl rechtfertigen läßt: sei es um gegebenenfalls eine Grundlage zur Erörterung der Zulässigkeit und Brauchbarkeit eines Analogieschlusses vom internationalen Privatrecht auf Fragen des internationalen Postrechts zu gewinnen, sei es um die Besonderheiten des Postrechts mehr in den Vordergrund zu rücken, die es erklärlich erscheinen lassen, im Postrecht in Abweichung vom privatrechtlichen Frachtrecht ein anderes Anknüpfungsmoment zur Bestimmung des Rechtes zu verwerten. Ein Fall der zuletzt gedachten Art liegt in der Tat bei der hier aufgeworfenen Frage vor.

a) Was die Stellung der Schutzgebiete im Bereiche des internationalen Privatrechts angeht, so gilt folgendes.

Eine ausdrückliche Gesetzesbestimmung über die Frage, ob die deutschen Schutzgebiete Ausland oder Inland sind, fehlt. Der gemäß § 3 SchutzgebietG. in den Schutzgebieten geltende § 26 KonsGG. sieht zwar vor, daß »durch Kaiserliche Verordnung bestimmt werden kann, inwieweit die Schutzgebiete im Sinne der in den §§ 19, 22 KonsGG. — die ebenfalls in den Schutzgebieten gelten — bezeichneten Gesetze als deutsches Gebiet oder Inland oder als Ausland anzusehen sind«. Von dieser Bestimmung ist bisher für die Schutzgebiete (übrigens auch für die Konsulargerichtsbezirke) kein Gebrauch gemacht worden. Eine kaiserliche Verordnung darüber, ob die deutschen Schutzgebiete im Sinne der Art. 7 bis 31 des Einführungsgesetzes zum BGB. oder sonst einer Norm des deutschen internationalen Privatrechts Ausland sind, ist nicht ergangen.

Es überstiege den Rahmen dieser Untersuchung, in dem Streite der Meinungen über die rechtliche Stellung der deutschen Schutzgebiete die richtige Mittellinie für eine allgemeine Beantwortung der allgemeinen Frage zu finden, ob die Schutzgebiete Ausland oder Inland sind.[6]) Bemerkt sei nur, daß eine so allgemein gefaßte Frage sich kaum wird aufstellen lassen, da es einen einheitlichen, für das private und öffentliche Recht Deutschlands in

[6]) Vgl. über die Rechtsstellung der Schutzgebiete folgende Literatur: Arndt, Deutsches Staatsrecht S. 762; Bornhak im Archiv für öffentliches Recht Bd. 2 S. 1 ff.; Florack, Die Schutzgebiete S. 16ff.; Gareis, Deutsches Kolonialrecht 2. Auflage S. 7; Gerstmeyer, SchutzgebietG. Anm. 10 S. 36, 37, Anm. 1 S. 78 und S. 118; Hoepfner, SchutzgebietG.; Hoffmann, Einführung in das deutsche Kolonialrecht S. 17 ff.; Vfg. des preußischen Justizministers v. 6. März 1902 in JMBl. S. 61; Köbner in der Holtzendorff-Kohlerschen Encyklopädie 6. Aufl. Bd. II S. 1089 ff.; Laband, Deutsches Staatsrecht 5. Aufl. Bd. II S. 265 ff. (= die Schutzgebiete seien im Sinne der Reichsgesetze Ausland); Meyer, Die staatsrechtliche Stellung der deutschen Schutzgebiete S. 88; v. Poser und Groß-Nädlitz, Die rechtliche Stellung der deutschen Schutzgebiete S. 44 ff.; Rosenberg in Hirths Annalen 1903 S. 657 ff.; Sabersky, Der koloniale Inlands- und Auslandsbegriff S. 10, 16 ff. besonders S. 40 für das intern. Privatrecht; Sassen, in der Zeitschrift für Kolonialpolitik 1906 S. 594 ff., bes. 610 ff.; v. Stengel, Die deutschen Schutzgebiete (aus Hirths Ann. 1889) S. 69, 70 und v. Stengel, Die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete S. 33 bis 35, 183 Anm. 1 und in der Zeitschrift für Kolonialpolitik 1912 S. 81 ff.; Zorn, Staatsrecht des deutschen Reiches 2. Aufl. Bd. I S. 577 ff. (Schutzgebiete könnten nie Ausland sein).

stets gleicher Weise und in stets gleicher Bedeutung anwendbaren Begriff »Ausland« und »Inland« nicht gibt. Beachtet man die Entwicklung des Schutzgebietsrechts, so wird man sich der Überzeugung nicht entziehen können, daß die Frage nach dem Auslandscharakter der Schutzgebiete sich nicht von der Frage nach der Natur der Rechtsvorschriften wird trennen lassen, bei deren Anwendung die Frage, ob die Schutzgebiete »Ausland« oder »Inland« sein sollen, auftaucht. Die Frage lautet daher hier auch dahin, ob die deutschen Schutzgebiete im Sinne der Vorschriften des deutschen internationalen Privatrechts Ausland sind oder nicht, wie auch ferner die logische Anwendung des eben Gesagten gebietet, bei Beantwortung dieser Frage von der Natur der Bestimmungen des internationalen Privatrechts auszugehen und hierbei Gewicht zu legen auf die Stellung dieser Bestimmungen im Rechtssystem, ihren Inhalt und Zweck und schließlich auch auf den rechtspolitischen Grund, der zu der verschiedenen Behandlung des Inlandes und Auslandes in diesen Bestimmungen führt.[7]) Diese Prüfung ergibt folgendes.

Das deutsche internationale Privatrecht, insbesondere die Art. 7 bis 31 des Einführungsgesetzes zum BGB. regeln das Zusammentreffen der Rechtsordnungen verschiedener souveräner Staaten. Sie entscheiden den Zwiespalt zwischen dem Privatrechte des deutschen Rechtsgebiets und dem Privatrechte von Gebieten unter fremder, nichtdeutscher Souveränität. Das internationale Privatrecht erblickt bei der Gegenüberstellung von Inland und Ausland das entscheidende Merkmal für die Trennung dieser beiden Begriffe darin, ob eine rechtliche Einwirkung deutscher Staatsgewalt auf das betroffene Gebiet vorliegt. Gebiete, die unter deutscher Souveränität stehen, sind im Sinne des internationalen Privatrechts nicht Ausland, sondern Inland. Hieraus folgt aber, daß die Schutzgebiete im Sinne des deutschen internationalen Privatrechts nicht Ausland sein können. Denn diese stehen gemäß § 1 SchutzgebietsG. unter der Souveränität des Deutschen Reichs[8]), sind daher im Verhältnis zum deutschen Bundesgebiete nicht Gebiete unter fremder Souveränität. Sie können daher nicht Ausland im Sinne der Bestimmungen sein, für die die Gebiete unter deutscher Souveränität Inland sind, und zu diesen Bestimmungen gehören, wie oben dargelegt, die Vorschriften des internationalen Privatrechts.[9])

Welche Stellung die deutschen Schutzgebiete im staatsrechtlichen Sinne haben, kann für die hier aufgeworfene Frage nicht entscheidend sein. Denn das internationale Privatrecht ist kein Teil des Staatsrechts, auch kein Teil des öffentlichen Rechtes, sondern ein Teil der deutschen Privatrechtsordnung, und es fehlt der Nachweis, daß der Begriff des Inlandes im staatsrechtlichen Sinne der gleiche ist, wie der des Inlandes im Sinne des deutschen internationalen Privatrechts. Übrigens kann auch die Beurteilung der Frage vom staatsrechtlichen Gesichtspunkt aus nicht einfach darüber hinweggehen,

---

[7]) Vgl. hierzu RG. in Strafsachen Bd. 44 S. 406 oben = Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht Bd. 6 S. 35.

[8]) Wegen Kiautschou vgl. Köbner in der Holtzendorff-Kohlerschen Encyklopädie 6. Aufl. Bd. II S. 1087; Laband, Deutsches Staatsrecht 5. Aufl. Bd. II S. 274; Sieglin, Die koloniale Rechtspflege S. 3; v. Stengel in der Zeitschrift für Kolonialpolitik 1912 S. 88, 89.

[9]) Vgl. Köbner a. a. O. S. 1090, 1094; Gerstmeyer, SchutzgebietsG. Anm. 3 zu § 1, Anm. 10 zu § 9, S. 79 Anm. 1; Sabersky, Der koloniale Inlands- und Auslandsbegriff S. 40; v. Stengel, Die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete S. 183 Anm. 1. — And. Ansicht: Habicht-Greiff, Internationales Privatrecht S. 19, der nur im Sinne einiger Art. des EGBGB. — 9 Abs. 2, 3; 17 Abs. 4; 23; 25; 26 — die Schutzgebiete als Inland ansieht.

daß die Schutzgebiete, so wie sie einmal von der deutschen Regierung ausgestaltet sind, zwar sicherlich nicht ein Teil des deutschen Bundesgebiets sind, wohl aber doch immer unter der Souveränität des Deutschen Reichs stehen.[10])

Ebensowenig richtig wäre es, für die hier aufgeworfene Frage nach der Stellung der Schutzgebiete im Sinne des internationalen Privatrechts darauf hinzuweisen, daß die Schutzgebiete doch völkerrechtlich Inland sind. Richtig ist allerdings, daß die Schutzgebiete völkerrechtlich Inland in dem Sinne sind, daß das Reich fremde Staaten von jeder völkerrechtlichen oder staatsrechtlichen Einwirkung auf die Schutzgebiete ausschließen kann, und daß das Reich allein die Schutzgebiete nach außen zu vertreten befugt ist. Einmal ist aber damit noch keineswegs gesagt, daß die Schutzgebiete in völkerrechtlicher Beziehung die Rechtsstellung des deutschen Bundesgebiets stets in allen Punkten teilen müßten, wie ein einfacher Blick in das Reichsgesetzblatt zeigt[11]): es ist anerkannten Rechtens, daß völkerrechtliche Verträge mit Wirkung lediglich für das deutsche Bundesgebiet unter Ausschluß der Schutzgebiete und umgekehrt auch nur mit Wirksamkeit für die Schutzgebiete geschlossen werden können. Ferner bildet das internationale Privatrecht auch keinen Teil des Völkerrechts, sondern ist ein Teil der deutschen Privatrechtsordnung.[12]) Jener Hinweis auf das Völkerrecht kann daher hier nicht beweiskräftig sein, obwohl er zugunsten der hier vertretenen Ansicht über die Stellung der Schutzgebiete verwertet werden könnte.

Die Ansicht, daß die Schutzgebiete im Sinne des internationalen Privatrechts Inland sind, muß folgerichtig dazu führen, daß man eine internationalrechtliche Kollision von Vorschriften des deutschen Bundesgebiets und Vorschriften, die in den deutschen Schutzgebieten gelten, für unmöglich erklärt. Zwischen den »Vorschriften der Reichsgesetze und preußischen Gesetze«, die gemäß § 19 KonsGG. und § 3 SchutzgebietsG. in den Schutzgebieten gelten und den gleichen, in dem deutschen Bundesgebiete geltenden Bestimmungen besteht keinerlei Kollision, nicht einmal interlokaler, geschweige denn internationalprivatrechtlicher Natur.[13]) Eine aus der eigenartigen Regelung in § 3 SchutzgebietsG. und § 19 KonsGG. sich ergebende Abweichung des im Bundesgebiete geltenden Rechtes von dem in den Schutzgebieten eingeführten kann zwar eine Kollision zur Folge haben. Dieser Kollision kann aber kein anderer rechtlicher Charakter beigelegt werden als einer auch sonst innerhalb des Bundesgebiets eintretenden Abweichung verschiedener (bundesstaatlicher) Rechte: Sie ist lediglich interlokaler Natur. Es liegt ein deutsches Rechtsgebiet mit mehreren Rechtsordnungen vor.

b) Ginge man von diesen allgemeinen Grundsätzen des deutschen internationalen Privatrechts aus, so wäre ein Postfrachtverkehr zwischen Deutsch-

---

[10]) Nicht mit Unrecht hebt RGStrafs. Bd. 44 S. 405 hervor, daß »die Schutzgebiete staatsrechtlich kein selbständiges Ländergebiet darstellen, insofern sie der vollen Staatsgewalt des Deutschen Reichs unterstehen«.

[11]) Vgl. z. B. die Behandlung der Schutzgebiete im Geltungsbereiche des internationalen Funkentelegraphenvertrags vom 3. November 1906. Das Deutsche Reich ist zunächst nur für das deutsche Bundesgebiet und erst später auch für die Schutzgebiete diesem Vertrage beigetreten (RGBl. 1908 S. 462, 645).

[12]) Vgl. S. 422 Anm. 5.

[13]) So hat z. B. der in den Schutzgebieten für das obligatorische Grundgeschäft einer Eigentumsübertragung bei Grundstücken geltende § 313 BGB (vgl. RG. 73 S. 272 = Jur. Wochenschrift 1910 S. 629 N. 33) die gleiche Eigenschaft als rein deutsche Rechtsvorschrift, wie der im Bundesgebiete geltende § 313 BGB. Insoweit bilden Mutterland und Schutzgebiete ein einheitliches Rechtsgebiet (vgl. v. Stengel, Die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete S. 183; Hoffmann, Einführung in das deutsche Kolonialrecht S. 179, 218).

land und den deutschen Schutzgebieten sowie zwischen den einzelnen Schutzgebieten selbst kein internationaler Frachtverkehr, sondern ein interner Verkehr, bei dem nur interlokale Rechtskollisionen denkbar wären. Indessen bedarf es nach dem oben Gesagten noch der Prüfung der Frage, ob für das Sondergebiet des Postfrachtrechts die gleichen Erwägungen zutreffen, oder ob nicht vielmehr für den Bereich des postalischen Sonderrechts den deutschen Schutzgebieten eine andere Stellung, nämlich die als Ausland, zu geben ist.

Die Reichs-Postverwaltung wendet in der Tat auf den Verkehr zwischen Deutschland und den deutschen Schutzgebieten sowie auf den Verkehr zwischen den einzelnen Schutzgebieten die Weltpostverträge an, behandelt mithin diesen Verkehr als einen internationalen. Diese Praxis findet auch ihre rechtliche Stütze, und zwar in den Weltpostverträgen selbst.

Allerdings kann hier nicht entscheidend sein, daß im Eingange der Verträge von »Deutschland und den deutschen Schutzgebieten« gesprochen wird. Denn daraus läßt sich noch nicht mit Sicherheit schließen, daß Deutschland und die Schutzgebiete als zwei verschiedene Vereinsländer sich gegenübertreten sollen. Im Gegenteil: wenn die Einleitung des Art. 1 des Weltpostvertrags von »den Regierungen der vorstehend aufgeführten Länder« spricht, so stellt diese offenbar nur die verschiedenen selbständigen Regierungen einander gegenüber. Die Gestaltung der Eingangs- und Einleitungsworte des Weltpostvertrags kann daher zur Begründung der oben bezeichneten Praxis nicht verwertet werden. Den maßgebenden Anhalt dafür, daß tatsächlich der Postverkehr zwischen Deutschland und den deutschen Schutzgebieten sowie zwischen den Schutzgebieten selbst rechtlich als ein internationaler Postfrachtverkehr behandelt werden muß, gibt vielmehr Art. 27 des Weltpostvertrags. Dieser lautet, soweit er hier interessiert:

> »Als ein einziges Land oder eine einzige Verwaltung im Sinne der vorhergehenden Art. 22, 25 und 26 werden angesehen:
> 1. die deutschen Schutzgebiete in Afrika;
> 2. die deutschen Schutzgebiete in Asien und Australien.«

In dem Art. 22 wird bestimmt, daß die Kosten der Zentralstelle des »Internationalen Bureaus des Weltpostvereins« von sämtlichen »Vereinsverwaltungen« bestritten werden. Art. 25 erörtert das Zusammentreten von Kongressen »der Bevollmächtigten der vertragschließenden Länder« und »einfacher Konferenzen der Verwaltungen«, bei denen sich »jedes Land« durch einen oder mehrere Bevollmächtigte oder durch die Bevollmächtigten »eines anderen Landes« vertreten lassen kann und »jedes Land nur eine Stimme hat«. Art. 26 gibt für die Zeit zwischen den Versammlungen »jeder Postverwaltung eines Vereinslandes« das Recht, den »anderen Vereinsverwaltungen durch Vermittlung des Internationalen Bureaus Vorschläge in Vereinsangelegenheiten zu unterbreiten«, und enthält eingehende Bestimmungen über die weitere Behandlung derartiger Vorschläge durch die »Vereinsverwaltungen«.

Diese Bestimmungen sind äußerst bezeichnend für die Stellung, die man den deutschen Schutzgebieten im Weltpostverein eingeräumt hat. Art. 27 sagt — wie wohl zu beachten ist — nicht, daß die deutschen Schutzgebiete im Sinne der Art. 22, 25 und 26 als Vereinsländer oder Vereinsverwaltungen anzusehen sind. Das Hauptgewicht der Bestimmung des Art. 27 liegt vielmehr in den Worten »einziges« und »einzige«. Art. 27 will nur feststellen, daß die gesamten Schutzgebiete Afrikas als ein einziges Vereinsland im Sinne der Art. 22, 25 und 26 angesehen wird, und in gleicher Weise sollen die deutschen Schutzgebiete in Asien und Australien zu einer solchen Einheit zusammengefaßt werden. Der Grundgedanke, von dem Art. 27 als etwas Selbstver-

ständlichem ausgeht, ist der: daß jedes einzelne der Schutzgebiete in Afrika sowohl wie in Asien und Australien eines der Länder ist, zwischen denen der Weltpostverein besteht, daß die einzelnen Schutzgebiete mithin sowohl untereinander als selbständige Länder sich gegenüberstehen, wie sie auch Deutschland, d. h. dem deutschen Bundesgebiet als selbständige Vereinsländer gegenübertreten. Diesem Gedanken besonderen Ausdruck zu verleihen, war nicht nötig. Art. 27 läßt ihn mit hinreichender Deutlichkeit erkennen. Werden aber im Weltpostvereine die deutschen Schutzgebiete als selbständig dem deutschen Bundesgebiete gegenübergestellte und gegenüberzustellende Vereinsländer behandelt, so ergibt sich mit einfacher Notwendigkeit der Schluß, daß ein Postfrachtverkehr mit Gegenständen der Weltpostverträge zwischen Deutschland und den deutschen Schutzgebieten sowie zwischen den Schutzgebieten selbst kein innerdeutscher Verkehr ist, sondern ein rein internationaler, und daß Rechtskollisionen in einem solchen Postfrachtverkehr trotz des oben wiedergegebenen allgemeinen Grundsatzes des internationalen Privatrechts stets internationale Kollisionen sein müssen.

Aus dem oben umschriebenen Zwecke des Art. 27 folgt, daß dieser nicht etwa eine höhere Einheit der Art schaffen will, daß der Postfrachtverkehr der Schutzgebiete untereinander nur dann unter den Begriff des internationalen Postfrachtverkehrs falle, wenn es sich um einen Verkehr der Schutzgebiete Afrikas auf der einen Seite und der Schutzgebiete Asiens und Australiens auf der anderen Seite handele. Die Zusammenfassung der gedachten Schutzgebiete in jene zwei Einheiten — 1. Schutzgebiete Afrikas und 2. Schutzgebiete Asiens und Australiens — hat vielmehr nur Bedeutung für die in den Art. 22, 25 und 26 geregelten Maßnahmen der Vereinsverwaltung. In allen übrigen Beziehungen, namentlich also für den Postfrachtverkehr selbst, wird an der Selbständigkeit jedes einzelnen Schutzgebiets sowohl in Afrika, wie in Asien und in Australien durch Art. 27 des Weltpostvertrags nichts geändert.

Die vorstehenden Erörterungen ergeben weiter, daß das internationale Postrecht der Weltpostverträge bei Ausgestaltung der Stellung der deutschen Schutzgebiete kein Gewicht darauf legt, daß dem Deutschen Reiche die Souveränität über die Schutzgebiete zusteht, sondern daß gleichwohl diese als selbständig dem deutschen Bundesgebiete gegenübergestellte und gegenüberzustellende Vereinsländer behandelt werden. Geben somit die Weltpostverträge jener Souveränität des Deutschen Reichs keine entscheidende Bedeutung für die Stellung der Schutzgebiete im Bereiche des internationalen Postrechts, so entfällt die Möglichkeit, die gerade auf das Bestehen dieser Souveränität gegründete Erwägung, wonach die deutschen Schutzgebiete im Sinne des internationalen Privatrechts Inland, nicht selbständige Länder sind, die mit dem deutschen Bundesgebiet in internationalem Verkehr stehen können, für die Stellung der Schutzgebiete im internationalen Postrechte verwerten zu können.

Es ist nur ein Gebot der Folgerichtigkeit, daß der Postfrachtverkehr zwischen den Schutzgebieten und dem deutschen Bundesgebiete nicht nur in Ansehung der Gegenstände der Weltpostverträge, sondern überhaupt in Ansehung jedes Gegenstandes für das deutsche internationale Recht als internationaler Frachtverkehr nach internationalen Grundsätzen zu behandeln ist, auch soweit die Weltpostverträge nicht Platz greifen können.

Der Postfrachtverkehr innerhalb eines Schutzgebiets ist dagegen ein rein interner, kein internationaler Verkehr, und unterliegt lediglich dem in den Schutzgebieten für den Postfrachtverkehr geltenden Rechte.

B. Ist der Postfrachtverkehr zwischen Deutschland und den deutschen Schutzgebieten ein internationaler, so muß dies um so mehr zutreffen auf den Verkehr des deutschen Bundesgebiets oder der einzelnen deutschen Schutzgebiete mit den deutschen Postanstalten in den Konsulargerichtsbezirken. Denn diese Bezirke sind im Gegensatze zu den Schutzgebieten Gebiete unter fremder Souveränität, mithin bereits im Sinne des deutschen internationalen Privatrechts Ausland. Der Postfrachtverkehr innerhalb der Grenzen des Konsulargerichtsbezirks, in dem die Aufgabepostanstalt liegt, ist ein interner Frachtverkehr, bei dem sich internationale Beziehungen nur durch Beteiligung von Ausländern — der Konsulargerichtsbarkeit nicht unterworfenen Ausländern — ergeben können.

II. Die Normen des internationalen Postfrachtrechts im allgemeinen.

Die Quelle des durch Gesetz festgelegten internationalen Postfrachtrechts ist der Weltpostvertrag mit seinen Nebenübereinkommen, sämtlich jetzt vom 26. Mai 1906 (RGBl. 1907 S. 593ff.). Es sind:

der Weltpostvertrag — für Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben,

Übereinkommen, betr. den Austausch von Briefen und Kästchen mit Wertangabe,

Übereinkommen, betr. den Postanweisungsdienst,

Übereinkommen, betr. den Austausch von Postpaketen,

Übereinkommen, betr. den Postauftragsdienst,

Übereinkommen, betr. den Postbezug von Zeitungen und Zeitschriften.

Deutschland ist diesen Verträgen für das deutsche Bundesgebiet und die Schutzgebiete beigetreten.[14]) Eine Übersicht über die den genannten Verträgen beigetretenen Länder gibt das amtliche Weltposthandbuch S. 334ff. Doch sind inzwischen dem Weltpostvereine noch beigetreten: Äthiopien (Abessinien)[15]) und die britischen Gilbert-, Ellice- und Salomoninseln.[16]) Nur Afghanistan, Arabien, China und Marokko sowie einige britische Besitzungen in Afrika und Australien sind bisher noch nicht beigetreten. Im übrigen sind verschiedene Länder einzelnen der Nebenübereinkommen zum Weltpostvertrage nicht beigetreten[17]); näheres darüber sagt das Weltposthandbuch.

1. Der Weltpostvertrag gilt — im Gegensatze zu dem, wenn Kündigung nicht erfolgt, immer nur auf drei Jahre sich verlängernden Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (weiterhin »BernFrachtÜb.« genannt) — für unbestimmte Zeit vom 1. Oktober 1907 ab.[18]) Die Nebenübereinkommen traten am gleichen Tage in Kraft und haben gleiche Dauer wie der Hauptvertrag.[19])

---

[14]) Dem Übereinkommen über die Ausgabe von Identitätsbüchern durch die Post ist Deutschland nicht beigetreten.

[15]) RPostABl. 1908 S. 309.

[16]) RPostABl. 1911 S. 228.

[17]) Das schließt deren Verbindlichkeit gegenüber den Vereinsstaaten, die diese Übereinkommen ratifiziert haben, nicht aus, vgl. Ziffer X und VIII des Schlußprotokolls zum Weltpostvertrage (RGBl. 1907 S. 633). Die Nebenübereinkommen sind gerade zu diesem Zwecke, um die Ratifizierung nur durch einzelne Vereinsstaaten zu ermöglichen, aus dem Weltpostvertrage (vgl. dessen Art. 19) ausgeschieden und gesondert abgefaßt worden. In ihrer rechtlichen Natur sind die Nebenübereinkommen dem Weltpostvertrage selbst völlig gleich.

[18]) Art. 28 Weltpostvertrags.

[19]) Art. 18 des Wertbriefüb., Art. 14 § 2 Postanweisungsüb., Art. 24 § 2 Postpaketüb., Art. 20 § 2 Postauftragüb., Art. 16 § 2 Postzeitungsüb.

2. Die Weltpostverträge zeigen, wie das BernFrachtÜb., eine gegenständliche und räumliche Begrenzung ihrer Anwendbarkeit, wenngleich die Grenzen bedeutend weiter gezogen sind als im BernFrachtÜb.

A. In Ansehung der Gegenstände gelten die Verträge nur für:

Briefe, einfache Postkarten, Postkarten mit bezahlter Antwort, Drucksachen jeder Art, Geschäftspapiere und Warenproben[20]), für den Austausch von Briefen und Kästchen mit Wertangabe, für den Austausch von Geldbeträgen im Wege der Postanweisungen (bis zum Höchstbetrage von 1000 frcs. — wegen Bolivien, Bulgarien, Columbien, Griechenland und der Türkei vgl. das Schlußprotokoll zu diesem Übereinkommen: Höchstbetrag kann auf 500 frcs. beschränkt werden), für den Austausch von Postpaketen (das sind Pakete im Gewichte von höchstens 5 kg »colis postaux«. Im Verkehr mit Bolivien im Gewichte von höchstens 3 kg, vgl. Ziffer II des Schlußprotokolls zu dem Postpaketübereinkommen), für den Postauftragsdienst (= Austausch der durch Vermittlung der Post einzulösenden Wertpapiere: Quittungen, Rechnungen, Anweisungen, Wechsel, Zinsen- und Dividendenscheine gewisser Handels- und sonstiger Wertpapiere — Art. 1, 2 dieses Üb.) und für den Bezug von Zeitungen und Zeitschriften durch die Post.[21])

B. Die räumliche Begrenzung gibt zunächst Art. 2 des Weltpostvertrags. Danach findet der Weltpostvertrag, soweit Deutschland in Betracht kommt, Anwendung auf die Postbeförderung der oben erwähnten Gegenstände, wenn die Sendung in Deutschland aufgegeben und nach einem Bestimmungsort außerhalb des Deutschen Reichs in einem der Länder des Weltpostvereins (auch in den Schutzgebieten und den Konsulargerichtsbezirken), oder umgekehrt von einem solchen Orte nach Deutschland gerichtet ist, und ferner auch auf den Durchgangsverkehr nach fremden, dem Weltpostvereine nicht angehörenden Ländern, sofern dieser Durchgangsverkehr mindestens zwei Vereinsländer berührt.[22]) Als eine räumliche Begrenzung könnte man auch die Bestimmung des Wertbriefüb. (Art. 1 § 1 Abs. 2), Postanweisungsüb. (Art. 1), Postauftragsüb. (Art. 1) und das Zeitungsüb. (Art. 1) bezeichnen, daß ein Verkehr mit den dort genannten Gegenständen nur zwischen den Ländern des Weltpostvereins stattfinden kann, die die Einführung dieses Dienstes verabredet haben.

3. Der Weltpostvertrag mit seinen Nebenübereinkommen ist nach verfassungsmäßiger Zustimmung und Genehmigung (Art. 11 Abs. 3 RV.) und nach Ratifizierung im RGBl. verkündet worden. Seine Bestimmungen sind

---

[20]) Art. 2 und Art. 16 Weltpostvertrags.

[21]) Vgl. die einzelnen betreffenden Übereinkommen.

[22]) Für den Wechselverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn (mit Bosnien, Herzegowina und Liechtenstein) gelten nicht die Weltpostverträge, sondern vermöge der besonderen Vorbehalte in Art. 21 § 2 Weltpostvertrags, Art. 13 § 2 Wertbriefüb., Art. 8 Postanweisungsüb., Art. 19 § 1 Postpaketüb., Art. 13 Postauftragsüb., Art. 11 Postzeitungsüb. der besondere Vertrag vom 7. Mai 1872 (RGBl. 1873 S. 1 ff.). Dessen Bestimmungen haben die Wirkung eines Reichsgesetzes (vgl. Aschenborn, Postg. S. 136 bis 139; Nawiasky, Das deutsche und österreichische Postrecht S. 61) und schließen für ihren Geltungsbereich die Anwendbarkeit des PostG. aus. Doch gilt dieser Vertrag nur für den Wechselverkehr zwischen Deutschland und den genannten Ländern. Der Durchgangsverkehr von Deutschland durch diese Länder nach Ländern des Weltpostvereins — und umgekehrt — bestimmt sich, soweit Gegenstände der Weltpostverträge in Betracht kommen, nicht nach dem Vertrage von 1872, sondern nur nach den betreffenden Weltpostverträgen. Vgl. ferner auch für den Verkehr Deutschlands mit jenen Ländern das Fahrpostüb. vom 3. April 1878 und das Übereinkommen vom 31. Januar 1879. Wegen Einzelheiten vgl. Meyer-Herzog, Die deutsche Post im Weltpostverein 2. Aufl. S. 323 ff., der aber leider keine Quellen angibt.

Reichsrecht [23]) und der Revision zugänglich.[24]) Das Reichsgericht würde aber, entsprechend seiner Stellungnahme gegenüber dem BernFrachtÜb.[25]) die Bestimmung der Weltpostverträge dann nicht für revisibel erklären, wenn ihre Vorschriften nur deshalb zur Anwendung kommen, weil sie im Auslande Geltung haben. Denn dann würde das Reichsgericht in den Bestimmungen der Verträge nur ausländisches Recht sehen, das nach seiner ständigen Rechtsprechung nicht revisibel ist.[26]) Entsprechend der Stellungnahme des Reichsgerichts zum BernFrachtÜb. wird man sich auf den Standpunkt stellen müssen, daß die gedachten Verträge nur eine — durch besondere Landesgesetze der einzelnen Vereinsstaaten eingeführte — materielle Rechtsgleichheit erzielt haben, nicht aber sogenanntes überstaatliches, völkerrechtliches Internationales Privatrecht enhalten.

4. Gleichwohl zeigt sich eine gewisse zwischenstaatliche Natur der Weltpostverträge in deren ausschließlicher Geltung gegenüber dem sonstigen innerstaatlichen Postrechte der einzelnen Vereinsländer. Das wird nach zwei Richtungen bedeutsam.

A. Bei einer Beförderung, die sich in den oben unter Ziffer 2 gezogenen gegenständlichen und räumlichen Grenzen bewegt, gelten die Vorschriften der Verträge für die rechtliche Beurteilung der Beförderung in Ansehung der gesamten Beförderungsstrecke von der Einlieferung der Sendung bis zu ihrer Bestellung an den Adressaten, auch soweit die Beförderungsstrecke im Geltungsbereiche des deutschen PostG. liegt. Für die Anwendbarkeit der Verträge auf einen Ersatzanspruch ist es daher ohne Einfluß, wo der Verlust oder die Beschädigung der Sendung eingetreten ist, ob innerhalb des Deutschen Reichs oder außerhalb, insbesondere während der Seebeförderung.[27])

B. Ferner finden auf die den Weltpostverträgen unterliegenden Frachtverträge die sonst in den Vereinsländern geltenden Rechtsnormen nur Anwendung, soweit in den Verträgen selbst auf diese landesrechtlichen Bestimmungen ausdrücklich verwiesen ist, oder soweit es sich um Rechtsfragen handelt, die in den Verträgen offen gelassen und dadurch stillschweigend der ergänzenden Landesgesetzgebung überwiesen sind.

Ausdrückliche Verweisungen auf das Landesrecht finden sich in den Verträgen nur vereinzelt. Vgl. z. B. Art. 9 § 4 des Weltpostvertrags. Der Weltpostvertrag enthält daneben noch eine allgemeine Bestimmung in Art. 21 § 1, der lautet:

> »Die innere Gesetzgebung der Länder bleibt von dem gegenwärtigen Vertrag in allem unberührt, was durch die Bestimmungen dieses Vertrags nicht vorgesehen ist.«

Die gleiche, nur bisweilen in redaktionellen Wendungen unwesentlich abweichende Bestimmung enthalten die anderen Übereinkommen mit Ausnahme

---

[23]) Vgl. RGStrafs. 30 S. 425; RGZ. 57 S. 144 für das BernFrachtÜb.; Aschenborn, PostG. S. 126; Nawiasky, a. a. O. S. 64; Reincke, Verfassung des Deutschen Reichs S. 240.

[24]) Vgl. das zum früheren Wertbriefüb. von 1897 ergangene Urteil RGZ. 68 S. 286.

[25]) RGZ. 40 S. 109, 112; Bd. 57 S. 144; für die Weltpostverträge vgl. Aschenborn, PostG. S. 126.

[26]) RGZ. B 2 S. 94; Bd. 5 S. 372; Bd. 6 S. 412; Bd. 10 S. 115, 172; Bd. 24 S. 391; Bd. 29 S. 49; Bd. 38 S. 273; Bd. 46 S. 112; Bd. 57 S. 142; Bd. 63 S. 318; RG. in der Jur. Wochenschrift 1907 S. 127 N. 4, S. 128 N. 15; 1911 S. 209 N. 1, S. 375 N. 42, S. 718 N. 23; 1912 S. 246 N. 15 S. 397 N. 17; RG. in BöhmsZ. Bd. 11 S. 449; Bd. 18 S. 160, und in Gruchots Beiträgen Bd. 54 S. 398 N. 17.

[27]) OLG. Frankfurt (Main) im PostA. 1891 S. 74; Aschenborn, PostG. S. 126, 127, 129, 142.



des Postanweisungsüb. und Zeitungsüb.[28]) Hierdurch wird festgestellt, daß in allen in den Verträgen nicht erörterten Fragen das Landesrecht der einzelnen Vereinsstaaten zu bestimmen hat. Das gilt trotz des Fehlens einer dahingehenden Bestimmung des Postanweisungsüb. und des Zeitungsüb. in gleicher Weise auch für diese Abkommen. So bestimmt sich nach der innerstaatlichen Gesetzgebung der Vereinsländer: die Frage, ob der Empfänger einen Rechtsanspruch auf Aushändigung der Sendung gegen die Verwaltung des Bestimmungslandes hat, die Frage der Indossabilität von Postanweisungen, die Frage des Bestehens eines Rechtszwanges zur Eingehung eines Beförderungsvertrags[29]) und die hieraus entstehenden Ansprüche — ob auf Erfüllung oder Ersatz wegen Verweigerung eines solchen Abschlusses.

Nicht unzweifelhaft ist, was Art. 21 des Weltpostvertrags — und die entsprechenden Vorschriften der anderen Abkommen — unter der »inneren Gesetzgebung« versteht, ob nur die materiellen Rechtsvorschriften des innerstaatlichen Rechtes der einzelnen Vereinsstaaten, oder auch die Normen deren internationalen Privatrechts. Der französische Text der Verträge spricht von »législation, législation intérieur, lois, règlements intérieurs«. Bei der ganz allgemeinen Fassung der Verträge liegt kein zwingender Grund vor, lediglich an die materiellen Normen zu denken. Es bleibt vielmehr der innerstaatlichen Gesetzgebung die Entscheidung darüber vorbehalten, ob sie die Fälle, für die jene Vorbehalte in den Verträgen gemacht sind, als internationale ihrem internationalen Rechte unterstellen will oder nicht. Für das deutsche Postrecht werden diese Fälle nicht ohne weiteres nach dem deutschen PostG. beurteilt werden können, wozu freilich der § 6 Abs. 3 Ziffer c PostG. verleiten könnte. Vielmehr ist, da Fälle internationalen Charakters vorliegen, nach dem deutschen internationalen Postverkehrsrechte das maßgebende materielle Recht erst zu bestimmen.

Die Frage, welchem Rechte die Ansprüche und Pflichten aus einem Postbeförderungsvertrag im internationalen Rechte — soweit die Weltpostverträge nicht maßgebend sind — unterliegen, läßt sich nicht einfach dahin beantworten, daß das Recht des Erfüllungsorts — das wäre hier das Recht des Bestimmungsorts der Sendung — maßgebend sein müsse. Es ist allerdings richtig, daß vornehmlich die Rechtsprechung in Deutschland[30]), jedoch auch ein Teil der deutschen Rechtswissenschaft[31]) die Ansicht vertreten, daß schuldrechtliche Verträge grundsätzlich dem Rechte des Erfüllungsorts unterliegen. Indessen wird die Richtigkeit dieser Ansicht mit gewichtigen Gründen in Zweifel

[28]) Art. 13 § 1 des Wertbriefüb., Art. 18 Postpaketüb., Art. 14 Postauftragsüb. Vgl. auch den ausdrücklichen Vorbehalt für die innere Gesetzgebung der Vereinsländer in Ansehung der Indossabilität von Postanweisungen in Art. 2 § 4 des Postanweisungsüb.

[29]) Abweichend vom BernFrachtÜb. fehlt eine dessen Art. 5 entsprechende Vorschrift, die den Postverwaltungen der Vereinsländer die Pflicht zum Abschlusse von Beförderungsverträgen auferlegt.

[30]) Vgl. RGZ. Bd. 26 S. 66; Bd. 46 S. 123; Bd. 51 S. 218; Bd. 53 S. 140; Bd. 54 S. 316; Bd. 55 S. 105; Bd. 58 S. 367; Bd. 66 S. 75; Bd. 73 S. 379; Bd. 74 S. 173. — RG. in Jur. Wochenschrift 1910 S. 182 N. 2; 1911 S. 361 N. 8; 1912 S. 246 N. 14. — RG. in BöhmsZ. Bd. 12 S. 618; Bd. 14 S. 478; Bd. 18 S. 182; Bd. 22 S. 181. — OLG. Dresden in BöhmsZ. Bd. 12 S. 117; OLG. Braunschweig in BöhmsZ. 15 S. 338, 339; OLG. Hamburg in BöhmsZ. Bd. 14 S. 79, 80, 81 und in der Rechtsprechung der OLG. Bd. 23 S. 6; OLG. Karlsruhe in BöhmsZ. Bd. 13 S. 413; Bd. 14 S. 80; Bd. 15 S. 337.

[31]) Verhandl. des 24. deutschen Juristentags Bd. 4 S. 76 ff., 127, 350; Barazetti, Inter. Privatr. S. 55; Bendix, BGB. Bd. I S. 18; Cosack, Lehrbuch des Bürg. Rechts 5. Aufl. Bd. I § 120 S. 477; Dernburg, Bürg. Recht 3. Aufl. Bd. I § 40 S. 111; Eck-Leonhard, Vorträge über das Recht des BGB. Bd. III S. 263; Goldmann-Lilienthal BGB. 2. Aufl. Bd. I S. 15; Staub, HGB. 8. Aufl. Bd. II Anm. 7 Exkurs zu § 372.

gezogen und, man kann wohl sagen, von dem überwiegenden Teile der Rechtswissenschaft[32]) der Grundsatz aufgestellt, daß das Recht des Wohnsitzes des Schuldners über die Rechtsbeziehungen aus schuldrechtlichen Verträgen grundsätzlich entscheiden müsse. Dieser Grundsatz würde hier zur Anwendung des Rechtes des Aufgabelandes führen müssen. Zu dem gleichen, allein zutreffenden Ergebnisse gelangt man auch dann, wenn man den Postbeförderungsvertrag in seiner besonderen Eigenschaft als Frachtvertrag betrachtet und dann in Übereinstimmung mit der durchaus zutreffenden Ansicht v. Bars[33]) das Recht des Ortes, von dem aus das Frachtgeschäft betrieben wird, als maßgebend anwendet. Denn diese Ansicht führt zur Anwendung des Rechtes des Ortes, an dem sich die Aufgabeanstalt befindet. Indessen läßt sich nach dem oben unter I 2 A Gesagten eine unmittelbare Anwendung lediglich dieser beiden allgemeinen Grundsätze des internationalen Privatrechts auf den Postbeförderungsvertrag nicht rechtfertigen. Auch bei seiner Beurteilung im internationalen Rechte darf die Sonderstellung des Postfrachtrechts nicht aus den Augen verloren werden. Tatsächlich geben die Normen des Postfrachtrechts hinreichenden Anhalt zur Aufstellung des Prinzips, nach dem das für einen Postfrachtvertrag maßgebende Recht festgestellt werden kann, wie aus folgendem hervorgeht.

Für die Bestimmung des anzuwendenden Rechtes kann nicht entscheidend sein, zu welchem Rechtsgebiete der Teil der Beförderungsstrecke gehört, auf dem der den fraglichen Anspruch auslösende Vorfall (Verlust, Beschädigung oder Verzögerung der Sendung) sich ereignet hat. Der oberste Grundsatz des deutschen internationalen Postfrachtrechts ist vielmehr — im Ergebnis übereinstimmend mit dem internationalen Privatrechte — der: der Postfrachtvertrag unterliegt dem Rechte des Aufgabelandes. Die Richtigkeit dieses Prinzips ergibt sich aus folgenden Erwägungen: Der Weltpostvertrag und seine Nebenübereinkommen legen die Verpflichtung zur Zahlung eines Ersatzbetrags (für Verlust oder Beschädigung) der Verwaltung auf, der die Aufgabeanstalt angehört.[34]) Diese Ersatzpflicht ist nach der Ausgestaltung im Weltpostvertrag und in den Nebenübereinkommen (ebenso wie im deutschen PostG.) grundsätzlich ein Ausfluß des mit der

---

[32]) v. Bar, Theorie und Praxis des Inter. Privatrecht 2. Aufl. Bd. II S. 13ff., 17ff., 24, 25 und in der Holtzendorff-Kohlerschen Encyklopädie 6. Aufl. Bd. II S. 27; Biermann, Bürg. Recht Bd. I § 115 S. 420; Endemann, Lehrbuch des Bürg. Rechts 9. Aufl. Bd. I § 22 S. 98; Enneccerus-Kipp, Lehrbuch des Bürg. Rechts 6/8. Aufl. Bd. I § 321, Bd. II S. 362; Meili in der Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht, Bd. 4 S. 193; Neumann, Inter. Privatrecht S. 89 und BGB. 5. Aufl. Bd. III S. 24; Staudinger, BGB. 5/6. Aufl. Bem. II Cb zu Art. 11 und S. 29 des 6. Bd. unter Aufgabe seiner früheren Ansicht, wonach der Erfüllungsort maßgebend sei. — Vgl. auch RGZ. Bd. 61 S. 343; Bd. 62 S. 380 und Jur. Wochenschrift 1907 S. 47 N. 6, die aber keine Stellung zur Frage der Maßgeblichkeit des Wohnsitzrechts nehmen.

[33]) v. Bar, Theorie und Praxis des Intern. PrivatR. 2. Aufl. Bd. II S. 142; vgl. auch Meili Internationales Civil- und Handelsrecht Bd. II S. 301 für Eisenbahnen. — And. Ansicht allerdings: Staub HGB. 8. Aufl. Bem. 12 zu § 425; Makower HGB. 13. Aufl. Bd. II S 1487; RGZ. Bd. 34 S. 78; OLG. Darmstadt in der Hessischen Rechtsprechung 1906 (7. Jahrgang) S. 113; OLG. Hamburg in BöhmsZ. Bd. 14 S. 489, die das Recht des Erfüllungsorts auch für den Frachtvertrag für maßgebend erklären.

[34]) Art. 8 Weltpostvertrag, Art. 12 Wertbriefüb., Art. 15 Postpaketüb. — Das Zeitungsüb. enthält in Art. 4 über die Gewährleistung folgende Bestimmung: »Die Postverwaltungen übernehmen bei der Vermittlung des Zeitungsbezugs keinerlei Verantwortlichkeit inbetreff der den Herausgebern zufallenden Obliegenheiten und Verbindlichkeiten. Sie sind zu keiner Erstattung verpflichtet, wenn eine Zeitung oder Zeitschrift im Laufe der Bezugszeit zu erscheinen aufhört oder ihre Herausgabe unterbrochen wird.«

Postverwaltung geschlossenen Beförderungsvertrags. Ganz besonders tritt das in Erscheinung bei den Bestimmungen, die dem Empfänger Ersatzansprüche nur kraft einer Ermächtigung des Absenders — auf dessen Verlangen — oder an Stelle des — nicht ermittelten — Absenders geben.[35]) Ist hiernach grundsätzlich daran festzuhalten, daß die Ersatzpflicht der Postverwaltung dem Publikum gegenüber auch im Weltpostverein als Vertragspflicht ausgestaltet ist, so kann folgerichtig eine Ersatzpflicht nur der Verwaltung obliegen, mit der der Absender den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat: das ist nur die Verwaltung, der die Aufgabepostanstalt angehört, nicht dagegen die nur als deren Bote tätige Verwaltung des Bestimmungslandes. Denn das internationale Postfrachtrecht kennt keine dem Art. 27 des BernFrachtÜb.[36]) entsprechende Bestimmung. die Postverwaltung des Bestimmungslandes tritt nicht in den mit der Verwaltung des Aufgabelandes geschlossenen Beförderungsvertrag ein. Auch die Bestimmung des Art. 7 § 2 Abs. 2 Weltpostvertrags, Art. 2 § 1 des Wertbriefüb., Art. 7 § 2 des Postanweisungsüb., Art. 8 § 3 Abs. 2 des Postpaketüb.[37]) sind lediglich Anwendungsfälle des Grundsatzes, daß nur die Verwaltung des Aufgabelandes mit dem Absender in Ansehung der Beförderung in Vertragsbeziehungen tritt. Steht demnach im deutschen PostG. und in den Weltpostverträgen der Absender nur mit der Verwaltung des Aufgabelandes in Ansehung des Beförderungsvertrags in rechtlichen Beziehungen, so ergibt sich folgendes: es entspricht ganz dem Sinne dieser beiden Rechte, mithin dem deutschen Rechtssystem überhaupt, wenn bei Bestimmung des auf den Beförderungsvertrag anzuwendenden Rechtes der von Bar für den Frachtvertrag des internationalen Privatrechts verwertete Gedanke — wonach das Recht des Ortes maßgebend sein müsse, von dem aus das Frachtgeschäft betrieben wird — auch hier verwendet wird, jedoch die Änderung erfährt, daß entscheidendes Gewicht auf die Aufgabe der Sendung gelegt wird. Der Postfrachtvertrag ist daher dem Rechte des Aufgabelandes zu unterstellen.

Die Heranziehung eines anderen Anknüpfungsmoments — vor allem das des Erfüllungsorts, d. h. des Bestimmungsorts der Sendung — würde der sonstigen Regelung, die das Postfrachtrecht im deutschen Rechtssystem er-

---

35) Art. 8 Weltpostvertrag, Art. 12 Wertbriefüb., Art. 15 Postpaketüb.

36) Dieser lautet:

»Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung übernommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen« . . . . . .

37) Art. 7 § 2 Abs 2 Weltpostver.: »Der Betrag einer unbestellbaren Nachnahmepostanweisung bleibt zur Verfügung der Verwaltung des Landes, in dem die Nachnahmesendung aufgeliefert worden ist.«

Art. 2 § 1 Wertbriefüb.: »Briefe und Kästchen mit Wertangabe können unter den Bedingungen, die in den §§ 1 und 2 des Art. 7 des Hauptvertrages angegeben sind, mit Nachnahme belastet werden.«

Art. 7 § 2 des Postanweisungsüb.: »Die von jeder Verwaltung vereinnahmten Summen für Postanweisungen, deren Betrag in den durch die Gesetze oder Verordnungen des Aufgabelandes festgesetzten Fristen von dem Berechtigten nicht zurückgefordert werden, verfallen endgültig der Verwaltung, die diese Postanweisungen angenommen hat.«

Art. 8 § 3 Abs. 2 des Postpaketüb.: »Der Betrag einer unbestellbaren Nachnahmepostanweisung bleibt zur Verfügung der Verwaltung des Aufgabelandes der Nachnahmesendung.«

fahren hat, in schärfster und nicht zu rechtfertigender Weise widersprechen. Ein solcher Widerspruch verdient um so mehr Beachtung, als das internationale Postfrachtrecht lediglich als Teil des deutschen Postrechts selbst erscheinen muß, ebenso wie das internationale Privatrecht als Teil der deutschen Privatrechtsordnung. Zu erwägen ist noch, ob dem Heimatsrechte (Recht der Staatsangehörigkeit) des Absenders oder dessen Wohnsitzrechte Bedeutung beizumessen ist, ob insbesondere die dem Absender obliegenden Pflichten nach dessen Heimats- oder Wohnsitzrechte zu beurteilen sein möchten. Die Heranziehung der Staatsangehörigkeit des Absenders oder dessen Wohnsitzes zur Bestimmung des anzuwendenden Rechtes läßt sich keinesfalls damit rechtfertigen, daß man auf die sonstige Verwendbarkeit dieser beiden Momente zur Bestimmung des Rechtes bei internationalen Rechtskollisionen namentlich im Vertragsrechte hinweist. Denn durch eine Verwertung dieser beiden Momente würde nur eine große, den Postverkehr lähmende Rechtsunsicherheit in das gesamte Postrecht hineingetragen werden. Die Post muß in jedem einzelnen Falle schnell und sicher wissen, welche Rechte und Pflichten ihr aus einem Postbeförderungsvertrag erwachsen. Nur dann kann sie den an sie gestellten Anforderungen an Schnelligkeit und Zuverlässigkeit bei Bewältigung des Weltverkehrs genügen. Wollte man ihr in jedem einzelnen Falle des Abschlusses eines Beförderungsvertrags eine Prüfung der Staatsangehörigkeit oder des Wohnsitzes des Absenders auferlegen, und das müßte man, wenn man bei der Ermittlung des anzuwendenden Rechtes diesen beiden Momenten irgendwelche Bedeutung beilegen wollte, so würde der Abschluß eines Postbeförderungsvertrags und seine Durchführung der denkbar umständlichste Akt sein. Oder aber es müßten in jedem einzelnen Falle genaue Abmachungen zwischen dem Absender und der Post über das anzuwendende Recht stattfinden — und das alles im gesamten Gebiete des Deutschen Reichs und in allen Fällen einer Postbeförderung, auch wenn die Sendung nicht nach Bestimmungsorten außerhalb des deutschen Bundesgebiets gerichtet ist. Denn dann müßten auch im Falle einer Inlandssendung internationale Kollisionen entstehen, wenn ein Ausländer oder ein im Auslande Wohnender Absender ist. Ein einfacher Blick in die Praxis zeigt, daß die Durchführung des Satzes, wonach die Staatsangehörigkeit oder der Wohnsitz des Absenders das Recht bestimme, das auf den ganzen Postbeförderungsvertrag, mindestens auf die Pflichten des Absenders anzuwenden sei, zu ganz unhaltbaren, den Anforderungen des Verkehrs in ärgster Weise zuwiderlaufenden Folgerungen führen müßte. Bei der hier vertretenen Ansicht, wonach Postbeförderungsverträge, mögen sie Inlands- oder Auslandssendungen sein, dem Rechte des Aufgabelandes unterliegen, sind derartige dem Wesen des Postrechts und des Postverkehrs widersprechende Folgerungen ausgeschlossen.

Unterliegt hiernach der Postbeförderungsvertrag dem Rechte des Aufgabelandes, so hat in den hier gedachten Fällen — soweit die Weltpostverträge keine Anwendung finden — der deutsche Richter das deutsche PostG. dann anzuwenden, wenn die Sendung in Deutschland aufgegeben ist, und zwar dann auch in Ansehung der ganzen Beförderungsstrecke.[38]) Folgerichtig unterliegt eine im Ausland aufgegebene Sendung — soweit die Weltpostverträge keine Anwendung finden — auch in Ansehung der inländischen Beförderungsstrecke nicht dem deutschen Rechte, insbesondere nicht dem deutschen PostG., sondern dem innerstaatlichen ausländischen Postrechte des betreffenden ausländischen Aufgabelandes. In diesem letztgedachten Falle kann jedoch das ausländische materielle Recht für die Beurteilung

[38]) Wegen der aus § 6 Abs. 3 Ziffer c PostG. folgenden Ausnahme vgl. nächsten Absatz dieses Aufsatzes.

in Deutschland nicht Anwendung finden, soweit es mit dem Grundsatze, daß durch einen Postbeförderungsvertrag Rechte und Pflichten nur zwischen dem Absender und der Verwaltung des Aufgabelandes begründet werden, nicht in Einklang steht. Diese — auf den ersten Blick vielleicht befremdliche — Einschränkung ist ureigenstes postalisches Sonderrecht, das in den Grundgedanken des deutschen PostG. sowie auch der Weltpostverträge seine Rechtfertigung findet. Denn ohne diese Einschränkung wäre es möglich, die deutschen Postverwaltungen als Bestimmungspostverwaltungen ersatzpflichtig zu machen auf Grund einer ausländischen Rechtsvorschrift, die die Haftpflicht für Verluste, Beschädigungen oder Verzögerungen den Bestimmungspostanstalten(verwaltungen) auferlegt; eine solche Möglichkeit widerspräche aber allen Grundsätzen des deutschen Postrechts und der Weltpostverträge. Ist somit die Sendung im Auslande — wobei unter Ausland hier nicht die deutschen Schutzgebiete und deutschen Postanstalten in den Konsulargerichtsbezirken zu verstehen sind, sondern nur die unter fremder Souveränität stehenden Länder und deren Postverwaltungen — aufgegeben, so ist es nach der hier vertretenen Ansicht dann, wenn der Weltpostvertrag mit seinen Nebenübereinkommen keine Anwendung findet, unmöglich, die deutschen Postverwaltungen irgendwie für Verluste, Beschädigungen oder Verzögerungen ersatzpflichtig zu machen, gleichviel ob diese Verluste, Beschädigungen oder Verzögerungen im Geltungsbereiche des deutschen PostG. eingetreten sein mögen. Ersatzansprüche der Absender und Empfänger gegen die deutschen Bestimmungspostverwaltungen müssen in diesen Fällen abgewiesen werden. Das deutsche internationale Recht verweist Absender und Empfänger in diesen Fällen auf die Verwaltungen des Aufgabelandes.

Eine positivrechtliche Ausnahme von dem Grundsatze der Maßgeblichkeit des Rechtes des Aufgabelandes enthält § 6 Abs. 3 Ziffer c PostG., wie in folgendem dargelegt wird.

Ist die Sendung in Deutschland aufgegeben, so wird der Grundsatz, daß das Recht des Aufgabelandes maßgebend sei, teilweise durchbrochen durch den anderen deutschen Rechtssatz, daß die Post für die richtige Beförderung der Sendung nur innerhalb ihres Territoriums haftet.[39]) Dieser Satz hat im deutschen Postrechte gesetzliche Anerkennung gefunden in dem § 6 Abs. 3 Ziffer c PostG. Denn dieser durchbricht in den Fällen, in denen die Sendung bei einer deutschen Postverwaltung eingeliefert ist, den Grundsatz der Maßgeblichkeit des Rechts des Aufgabelandes zugunsten der deutschen Postverwaltungen in der Weise, daß in Ansehung der »Garantie« für Sendungen, die nicht den Weltpostverträgen unterliegen, die Ersatzleistung für einen Verlust, eine Beschädigung oder Verzögerung, die auf einer auswärtigen Beförderungsanstalt sich ereignet haben, von dem Bestehen einer die Ersatzpflicht der deutschen Postverwaltungen ausdrücklich aussprechenden Konvention dieser Postverwaltungen abhängig gemacht ist. —

Nicht ganz unzweifelhaft könnte die Frage scheinen, ob der obige Grundsatz, wonach das Recht des Aufgabelandes für die ganze Beförderungsstrecke maßgebend ist, durch den § 6 Abs. 3 Ziffer c PostG. nicht auch eine Ausnahme zu Lasten der deutschen Postverwaltungen erleidet. Der erste Halbsatz des § 6 Abs. 3 Ziffer c PostG. lautet wörtlich folgendermaßen:

> »Die Verbindlichkeit der Postverwaltung zur Ersatzleistung bleibt ausgeschlossen, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die verzögerte Beförderung oder Bestellung .... auf einer auswärtigen Be-

---

[39]) Vgl. Dambach — v. Grimm, PostG. 6. Aufl. S. 92.

förderungsanstalt sich ereignet hat, für welche die deutsche Postverwaltung nicht durch Konvention die Ersatzleistung ausdrücklich übernommen hat.«

Betrachtet man zunächst nur diesen Teil der Ziffer c, so wird man sich ohne weiteres dahin entscheiden, daß unter der »Postverwaltung« eben nur die Aufgabepostverwaltung zu verstehen ist, weil der ganze § 6 darauf aufgebaut ist, daß Ersatzansprüche auf Grund der Bestimmungen über die »Garantie« nur gegen die Aufgabepostverwaltung zu richten sind. Bedenken gegen die Richtigkeit dieser Ansicht könnte man aber aus den unmittelbar folgenden Worten des zweiten Halbsatzes der Ziffer c zu entnehmen versuchen. Diese Worte lauten:

»ist jedoch in diesem Falle die Einlieferung bei einer deutschen Postanstalt erfolgt« . . . .

Man könnte meinen, das »jedoch« in diesem zweiten Halbsatze der Ziffer c wäre sprachlich nur dann richtig, wenn in dem vorigen Halbsatze — der oben wörtlich wiedergegeben ist — nicht oder jedenfalls nicht lediglich von dem Falle der Einlieferung einer Sendung bei einer deutschen Postanstalt die Rede wäre. Würde aber der zweite Halbsatz nach seiner Wortfassung voraussetzen, daß der erste Halbsatz, der von dem Eintritte des Verlustes, der Beschädigung oder der Verzögerung auf einer auswärtigen Beförderungsanstalt spricht, den Fall der Einlieferung der Sendung im Auslande (oder sowohl im Auslande wie im Inlande) trifft, so könnte man weiter aus dem Umstande, daß die Haftung für Ereignisse auf einer auswärtigen Beförderungsanstalt von einer besonderen Garantieübernahme in Konventionen abhängig gemacht wird, folgern, daß in den Fällen, in denen die Sendung im Ausland aufgegeben ist, die Haftung für Ereignisse auf einer inländischen Beförderungsstrecke ohne weiteres nach dem deutschen PostG. eintreten soll. Diese Ansicht ist aber, so bestechend der Anfang des zweiten Halbsatzes der Ziffer c sein mag, unhaltbar. Denn sie übersieht die nach meiner Meinung unbedingt ausschlaggebende Tatsache, daß im Beginn des Abs. 3 des § 6 PostG. unter dem Begriffe »der Postverwaltung« nur die deutsche Aufgabepostverwaltung verstanden werden kann. Folgerichtig kann dann aber auch der erste Halbsatz der Ziffer c unter dem gleichen Ausdruck ebenfalls nur die deutsche Aufgabepostverwaltung verstehen, mithin in der Tat nur den Fall im Auge haben, daß die Sendung bei einer deutschen Postverwaltung eingeliefert ist. Gewiß muß bei dieser Auslegung des § 6 Abs. 3 Ziffer c PostG. die Wendung: »ist jedoch in diesem Falle die Einlieferung bei einer deutschen Postverwaltung erfolgt« als überflüssig und sogar als auf den ersten Blick irreführend bezeichnet werden. Das spricht aber noch keinesfalls gegen die Richtigkeit der hier vertretenen Auffassung des ersten Halbsatzes der Ziffer c. Der Nachdruck im zweiten Halbsatze der Ziffer c ist darauf zu legen, daß der Absender, obwohl er nur mit der deutschen Postverwaltung einen Beförderungsvertrag geschlossen hat, unmittelbar Ansprüche gegen die auswärtige Beförderungsanstalt erheben will, z. B. weil deren Gesetzgebung ihm weitergehende Rechte gewährt. Das »jedoch« will den Fall, daß der Absender Ansprüche gegen die auswärtige Beförderungsanstalt erhebt, dem Falle gegenüberstellen, daß der Absender gegen die deutsche Verwaltung Ansprüche geltend macht. Dieser Gegensatz soll hervorgehoben werden. Demnach kann in der Tat entsprechend dem obigen Grundsatze dann, wenn eine Sendung im Ausland aufgegeben ist, die Geltung des deutschen PostG., insbesondere der Bestimmungen über die »Garantie« nicht daraus hergeleitet werden, daß ein Verlust, eine Beschädigung oder eine Verzögerung der Beförderung oder Bestellung im Geltungsbereiche des deutschen PostG. ein-

getreten sind. Es bewendet daher lediglich bei der ersterwähnten zugunsten der deutschen Postverwaltungen gemachten Ausnahme. Verfehlt wäre es — wie besonders betont werden muß —, wollte man aus dem eben Gesagten die Schlußfolgerung ziehen, daß dann, wenn eine Sendung im Auslande aufgegeben ist und ein Verlust, eine Beschädigung oder eine Verzögerung im Geltungsbereiche des deutschen PostG. eintritt, die deutschen Postverwaltungen wenn nicht aus dem PostG., so doch aus anderen deutschen Rechtsvorschriften, insbesondere aus dem BGB. (§§ 631 ff.) ersatzpflichtig gemacht werden könnten. Denn das Prinzip der Maßgeblichkeit des Rechtes des Aufgabelandes in dem oben umschriebenen Umfange (S. 435) schließt ganz unzweideutig jeden Anspruch auf Ersatz für Verlust, Beschädigung oder Verzögerung gegen die deutschen Postverwaltungen in solchen Fällen aus.

Die eben erörteten Grundsätze betreffen aber nur die internationalrechtliche Behandlung der aus einem abgeschlossenen Postbeförderungsvertrag entstandenen Rechtsbeziehungen zwischen der Postverwaltung und dem Publikum. Handelt es sich nicht um solche vertragsmäßige Rechtsbeziehungen aus Beförderungsverträgen, so kommen die allgemeinen Normen des internationalen Rechtes zur Anwendung, soweit die Weltpostverträge keine Bestimmungen enthalten. Wenn sich daher eine der deutschen Verwaltungen weigert, eine den Weltpostverträgen unterliegende Sendung zur Beförderung anzunehmen, mithin einen den Normen des Weltpostvertrags unterfallenden Beförderungsvertrag abzuschließen, so ist die — von dem Weltpostvertrag und den Nebenübereinkommen nicht erörterte — Frage, welche Rechtsfolgen daraus entstehen, insbesondere ob Ansprüche auf Erfüllung oder Schadensersatzansprüche gegeben sind, gemäß den allgemeinen Grundsätzen des deutschen internationalen Rechtes nach dem Rechte des Ortes zu entscheiden, wo die Postverwaltung den Beförderungsvertrag abzuschließen sich weigert. Dies ergibt sich aus folgendem.

Über den Rechtszwang zum Abschlusse von Beförderungsverträgen bestimmt das Recht des Ortes, von dem aus die Beförderung betrieben wird.[40]) Mithin unterliegen Ansprüche auf Erfüllung dieser Rechtspflicht dem Rechte des Ortes, von dem aus die Beförderung betrieben, in dem konkreten Falle aber verweigert wird. Die Postverwaltung betreibt die Beförderung von jeder Postanstalt aus. Die Anstalt, die den Abschluß des Beförderungsvertrags ablehnt, ist der Ort, an dem die Erfüllung der bestehenden — oder behaupteten — Rechtspflicht zum Vertragsabschlusse verweigert wird. Das Recht dieses Ortes bestimmt über Inhalt und Umfang des Anspruchs auf Erfüllung. Das gleiche Recht bestimmt auch über die Frage einer Schadensersatzpflicht wegen Nichterfüllung dieses Anspruchs. Denn die Weigerung, einen Postbeförderungsvertrag abzuschließen, kann, wenn sie überhaupt Schadensersatzverpflichtungen erzeugt, nur außervertragliche Ansprüche — deliktsähnliche Obligationen — zum Entstehen bringen, und derartige Ansprüche unterliegen dem Rechte des Ortes, an dem der zum Schadensersatze verpflichtende Tatbestand — hier die behauptete Verletzung einer Rechtspflicht zum Vertragsabschlusse — sich verwirklicht.[41]) Dieser Ort

[40]) Vgl. RGZ. Bd. 48 S. 114, Bd. 57 S. 145, die zwar für das BernFrachtÜb. ergangen sind, aber für die Weltpostverträge insoweit entsprechend anzuwenden sind.

[41]) Vgl. v. Bar, Theorie und Praxis des Intern. Privatrechts 2. Aufl. Bd. II S. 115 ff., besonders 119; v. Bar, Lehrbuch des internationalen Privat- und Strafrechts § 34 und in der Holtzendorff-Kohlerschen Encyklopädie 6. Aufl. Bd. II S. 30; Barazetti, Intern. Privatrecht S. 56, 57; Gierke, Deutsches Privatrecht Bd. I S. 234; Meili, Intern. Civil- und Handelsrecht Bd. II § 128 Ziffer IV; Staudinger, BGB. 5/6. Aufl. Bem. V zu Art. 12 EGBGB.; auch Neumann, Intern. Privatrecht S. 96. RG. in Bolze, Praxis des RG. Bd. 5 N. 30, Bd. 7 N. 26, Bd. 19 N. 13, Bd. 20 N. 7; RGZ. Bd. 7 S. 374, Bd. 19 S. 382,

ist hier der Ort, an dem die die Annahme der Sendung ablehnende Postanstalt sich befindet. Das hat, soweit die Reichs-Postverwaltung in Betracht kommt, die Folge, daß vor den deutschen Gerichten Ansprüche auf Abschluß eines Postbeförderungsvertrags oder Ersatzansprüche wegen vermeintlich unbegründeter Weigerung des Abschlusses solcher Verträge — auch dann, wenn es sich um Sendungen handelt, deren Beförderung den Weltpostverträgen unterfallen würde — überhaupt nicht erhoben werden können. Denn für Ansprüche dieser Art ist der ordentliche Rechtsweg nicht gegeben, wie sich aus folgendem ergibt.

Die Verpflichtung der Reichs-Postverwaltung zur Annahme und Beförderung von Postsendungen hat, auch soweit es sich um Verträge handelt, die den Weltpostverträgen unterliegen würden, einen rein öffentlichrechtlichen Charakter. Sie begründet keinen zivilrechtlich verfolgbaren Anspruch gegen die Postverwaltung.[42]) Die Beförderung von Postsendungen ist ihrer ganzen geschichtlichen Entwicklung nach ein Hoheitsrecht des Reichs. Zur Betätigung von Hoheitsrechten kann das Reich durch ein Urteil der ordentlichen Gerichte nicht angehalten werden.[43]) Kann ein Anspruch auf Abschluß eines Beförderungsvertrags vor den ordentlichen Gerichten gegen die Reichs-Postverwaltung nicht geltend gemacht werden, so können auch die Ansprüche vor den ordentlichen Gerichten nicht verfolgt werden, die darauf gestützt sind, daß der Anspruch auf Abschluß eines Beförderungsvertrags nicht erfüllt sei. Denn derartige Ansprüche haben zur Voraussetzung, daß ein zivilrechtlich verfolgbarer Anspruch auf Abschluß eines Beförderungsvertrags besteht. Diese Voraussetzung fehlt aber hier.[44])

Bd. 29 S. 90. — And. Ansicht: Zitelmann, Intern. Privatrecht Bd. II S. 532ff., der das Recht des Staates für maßgebend erklärt, dem der angeblich Haftende angehört. Biermann, Bürg. Recht Bd. I S. 422 § 115 nimmt, wie die Gebhardschen Vorentwürfe des Einführungsgesetzes zum BGB. — §§ 12, 13 — an, daß das Recht des Wohnsitzes des angeblich Haftenden zur Zeit der Entstehung des Schuldverhältnisses entscheiden solle.

[42]) Vgl. Laband, Staatsrecht des Deutschen Reichs 4. Aufl. Bd. III S. 79; Meyer, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts Bd. I S. 546 Ziffer 2 a. E.; Zorn, Deutsches Staatsrecht 2. Aufl. Bd. II S. 276 Anm. 113.

[43]) Allgemein ausgesprochen durch das Reichsgericht in Warneyer, Rechtsprechung Ergänzungsband 1908 N. 380 und in Jur. Wochenschrift 1909 S. 328 N. 32. Für das preußische Rechtsgebiet ausgesprochen durch RG. in Jur. Wochenschrift 1909 S. 399 N. 23, S. 422 N. 27 und durch den preußischen Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte in der Deutschen Juristenzeitung 1909 S. 151. Für rheinisches Rechtsgebiet vgl. RGZ. 44 S. 225 und 58 S. 134; für andere Rechtsgebiete vgl. auch noch RGZ. 56 S. 25. Vgl. hierzu auch noch die Kritik von Nawiaskys Buch »Deutsches und österreichisches Postrecht« im Archiv für Post und Telegraphie 1910 S. 704 über die hier aufgeworfene Frage des Postrechts. Vgl. ferner über die Unzulässigkeit des Rechtswegs für Ansprüche auf Herstellung eines Fernsprechanschlusses v. Dassel im »Recht« 1910 S. 560.

RGZ. Bd. 73 S. 271 weist einen Anspruch auf Einschränkung des Rohrpostbetriebs — um Störungen der Nachbarschaft zu vermeiden — wegen Unzulässigkeit des Rechtswegs zurück mit der Begründung, daß ein solcher Anspruch zwar nicht gegen die Ausübung von Hoheitsrechten sich richte, wohl aber gegen ein besonders privilegiertes gewerbliches Unternehmen, das durch zivilrechtliche Ansprüche Dritter nicht lahmgelegt oder erheblich beeinträchtigt werden könnte. Das Ergebnis dieses Urteils ist richtig, nicht aber die Begründung. Denn der Postbetrieb, und auch der Rohrpostbetrieb, ist nicht lediglich ein gewerbliches Unternehmen, sondern in ihm vollzieht sich die Ausübung eines Hoheitsrechts des Reichs. Beachtenswert ist, daß RG. Bd. 70 S. 398 mit vollem Rechte von »dem staatlichen Hoheitsrecht des Reiches auf Beaufsichtigung, Verwaltung und Leitung des Postwesens« spricht.

[44]) Bemerkt sei hier zur Vermeidung von Mißverständnissen, daß — wie ganz anerkannten Rechtens ist — die auf die §§ 6 bis 11 PostG. gestützten Ansprüche auf

III. Nachnahmesendungen im Weltpostverkehr.

Es ist nicht der Zweck dieser Zeilen, eine Darstellung der Bestimmungen der Weltpostverträge zu geben. Nur einiges über die Nachnahmesendungen der Weltpostverträge soll hier hervorgehoben werden, wozu ein vor einiger Zeit praktisch gewordener Fall Anlaß gibt.

Nachnahmesendungen sind im Weltpostvereine möglich bei Einschreibsendungen[45]), Briefen und Kästchen mit Wertangabe[46]) und bei Postpaketen[47]) und auch nur zwischen den Ländern, die die Ausführung dieses Nachnahmeverkehrs vereinbart haben.

Bei Nachnahmesendungen taucht unter anderem die Frage auf, gegen welche Verwaltung Ansprüche auf Auszahlung eines eingezogenen Nachnahmebetrags zu erheben sind. Bei Beantwortung dieser Frage ist von Art. 7 § 3 Abs. 2 des Weltpostvertrags — der inhaltlich sich auch in den beiden anderen Verträgen findet[48]) — auszugehen. Dieser lautet:

> »Nach Aushändigung der Sendung ist die Verwaltung des Bestimmungslandes für den Nachnahmebetrag haftbar, wenn sie nicht beweisen kann, daß die Bestimmungen, welche die Vollzugsordnung (Art. 20 des gegenwärtigen Vertrages) hinsichtlich der Nachnahmen trifft, nicht beachtet worden sind.« . . .

Diese Vorschrift besagt nicht, daß die oben gedachten Ansprüche auf Auszahlung des eingezogenen Nachnahmebetrags nach Aushändigung der Sendung gegen die Verwaltung des Bestimmungslandes zu erheben sind, sei es gegen diese allein oder nach Wahl des Berechtigten (Absenders) gegen diese oder die Verwaltung des Aufgabelandes. Art. 7 § 3 Abs. 2 trifft vielmehr nur das Rückgriffsrecht der Postverwaltung des Aufgabelandes gegen die Verwaltung des Bestimmungslandes, begründet aber nicht eine Haftung der letzten gegenüber dem Absender der Sendung. Das ergibt allerdings nicht die Verweisung der genannten Artikel auf die Bestimmungen der betreffenden Verträge über die Ersatzleistung für Verlust oder Beschädigung. Denn jener Anspruch gründet sich gerade darauf, daß die Sendung nicht verloren oder beschädigt, sondern ausgehändigt worden ist. Maßgebend für die obige Auslegung des Art. 7 und der gleichlautenden anderen Artikel ist vielmehr der Gedanke, daß, wie oben bereits ausgeführt, die Weltpostverträge eine Ersatzpflicht aus Postbeförderungsverträgen nur der Verwaltung auferlegen, mit der der Absender den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat: das ist aber auch bei dem Nachnahmevertrage nur die Verwaltung, der die Aufgabepostanstalt angehört, nicht dagegen die nur als deren Bote tätige Verwaltung des Bestimmungslandes. Für die Richtigkeit der hier vertretenen Ansicht spricht übrigens auch, wenngleich nur unterstützend, die Vorschrift des Art. 7 § 2 Abs. 2 des Weltpostvertrags, Art. 2 § 1 des Wertbriefüb. und des Art. 8 § 3 Abs. 2 des Paketüb., wonach »der Betrag einer unbestellbaren Nachnahmesendung zur Verfügung der Verwaltung des Landes bleibt, in dem die Nachnahmesendung aufgeliefert worden ist«.

Schadloshaltung wegen nicht vorschriftsmäßiger Beförderung von Postsendungen (nach Abschluß eines Beförderungsvertrags und auf Grund eines solchen Vertrags) privatrechtlich verfolgbare Vertragsansprüche sind, die vor den ordentlichen Gerichten geltend gemacht werden können.

45) Art. 7 Weltpostvertrags.

46) Art. 2 des Wertbriefüb.

47) Art. 8 des Postpaketüb.

48) Art. 2 § 2 des Wertbriefüb., Art. 8 § 4 Abs. 2 des Postpaketüb.

Denn auch diese Bestimmung läßt erkennen, daß die Erfüllung des mit dem Beförderungsvertrage verbundenen, als Nebenvertrag zu diesem erscheinenden Nachnahmevertrags lediglich Sache der Postverwaltung des Aufgabelandes sein soll.[49]) Ein Eintritt der Verwaltung des Bestimmungslandes in den zwischen der Verwaltung des Aufgabelandes und dem Absender geschlossenen Beförderungsvertrag findet nicht statt, wie ebenfalls oben nachgewiesen ist.

Ist daher eine Nachnahmesendung nach Berlin in der Schweiz aufgeliefert, so hat der Absender nach Bestellung der Sendung in Berlin einen Anspruch auf Auszahlung des von der deutschen Postverwaltung in Berlin eingezogenen Nachnahmebetrags lediglich gegen die schweizerische Postverwaltung, nicht aber gegen die Reichs-Postverwaltung. Würde — wie es in der Praxis tatsächlich einmal vorgekommen ist — ein Gläubiger des Absenders dessen vermeintliche Ansprüche aus der Nachnahmesendung (auf Auszahlung des eingezogenen Nachnahmebetrags) gegen die Reichs-Postverwaltung pfänden, so könnte die Reichs-Postverwaltung diesen Pfändungsbeschluß nicht beachten. Sie müßte vielmehr den Nachnahmebetrag trotz des Pfändungsbeschlusses an die betreffende schweizerische Postbehörde zur Aushändigung an den Absender weitersenden.[50]) Der Gläubiger des Absenders müßte dessen Ansprüche gegen die schweizerische Postverwaltung pfänden lassen. Nur auf diesem Wege könnte er zu dem Nachnahmebetrage gelangen.[51])

---

[49]) Vgl. auch Eger-Gordan, Post-, Telegraphen- und Telefonrecht S. 144, aber nicht klar.

[50]) Inwieweit hier etwa die Vorschriften über das Postgeheimnis der Pfändung entgegenständen, kann ganz dahingestellt bleiben.

[51]) Ganz anders ist die Regelung im internationalen Eisenbahnfrachtrechte.

Die abliefernde Eisenbahn ist aus dem Frachtvertrage verpflichtet, die Sendung nur gegen Zahlung der Nachnahme abzuliefern und die eingezogene Nachnahme dem Absender zu zahlen, und haftet aus dem Frachtvertrage dem Absender selbst für Erfüllung dieser Pflicht. Das ergibt sich weniger aus Art. 20, 21 des BernFrachtÜb. — wie Eger in seinem Kommentar zum BernFrachtÜb. 3. Aufl. S. 162 annimmt —, sondern aus Art. 27 Abs. 2 und 3 des BernFrachtÜb. Dieser Art. 27 bestimmt zwar als Grundsatz in seinem Abs. 1, daß die eine Beförderung annehmende Eisenbahn für Ausführung des Transports, mithin auch für Einhaltung der einen Bestandteil des Transportvertrags selbst bildenden Nachnahmeanordnung zu haften hat, und zwar bis zur Ablieferung. In Abs. 2 des Art. 27 wird aber — und darin beruht die Abweichung vom Postrecht — ausdrücklich bestimmt, daß jede nachfolgende Eisenbahn, mithin auch die, die schließlich das Gut abliefert, durch Übernahme des Gutes mit dem Frachtbriefe nach Maßgabe des Frachtbriefs in den Frachtvertrag eintritt und die »selbständige Verpflichtung übernimmt, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefs auszuführen«. Da nun die Nachnahmeangabe gemäß Art. 6 Abs. 1 Ziffer k des BernFrachtÜb. in den Frachtbrief aufgenommen sein muß, um die Verpflichtung der Bahn zur Auszahlung des Betrags zu begründen, so ist auch der Anspruch auf Auszahlung der eingezogenen Nachnahme ein Anspruch auf Erfüllung einer aus dem Frachtvertrage sich ergebenden Verpflichtung der Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief übernommen hat.

LITERATUR.

Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.
(März bis Mai 1912.)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1912, S. 81 und 209.
Nachtrag:
26a. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht von Eger). Breslau.

B. Literaturnachweis.*)

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Die jüngste Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens in den deutschen Kolonien **41.** Jahrg. V Nr. 31 Nachrichtenbeilage S. 1 und Nr. 32 Nachrichtenbeilage S. 1, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 135.
— Die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Kolonien **41.** Jahrg. V Nr. 24 S. 2, **32.** I. Vierteljahr 444, **71.** Jahrg. 1912/13 61.
— Erzeugung von Eisen und Stahl auf elektrischem Wege, von Dr. Colin Ross, Ingenieur **66.** 450.
— Farbensinn, die Bedeutung des ... für die Berufswahl, von Dr. Guttmann **66.** 447.
— Flugwesen, von de le Roi, Hauptmann **32.** I. Vierteljahr 401. 466.
— Flugwesen in den Kolonien **25.** 412.
— Fortschritte auf dem Gebiete des Maschinenflugs, von Hofmann, Regierungsrat a. D. **56.** Jahrg. XXIII 321. 343. 353.
— Gemütsbewegung, von Dr. von Barth-Wehrenalp (Nervosität im Beamtenleben) **66.** 244.
— Spezielle Hygiene der Geistesarbeit (von Beamten, Lehrern usw.), von Dr. Gotthilf **48.** 184.
— Zehn Jahre deutscher Kolonialpost **19.** 163.
— Die Kunst der Betriebsleitung (Arbeitsteilung und Ausnutzung der Arbeitskräfte) **84.** 587.
— Luftrecht. Gegenwärtiger Stand der Wissenschaft vom Luftrecht, von Dr. Marcuse, Professor **31.** Jahrg. XLI Bd. LXXXI 231.
— Prisenhof, zur Ratifikation des Prisenhofabkommens, von Dr. Pohl, Professor **42.** 620.
— Recht auf Arbeitseinstellung (Streik der Eisenbahn- und Postbeamten in Frankreich) **84.** 287.
— Rosten von Eisen unter Anstrichen, von Dr. Liebreich **66.** 407.
— Seeherrschaft und Weltmacht, von Dr. von Gerhardt, Dozent der Staatswissenschaften **48.** 141.
— Die internationalen Seekriegsdeklarationen bis zum Scheitern der »Londoner Deklaration« im Dezember 1911, von Hahn **34.** 331.
— Die rechtliche Stellung und die Verfassung der deutschen Schutzgebiete **79.** 129.
— Das Vanadium und seine Verwendung in der Stahlindustrie **66.** 251.
— Weltseerecht, auf dem Wege zum ..., von Dr. Martin, Verwaltungsassessor **18.** 380.

Deutschland. Arbeitszeit, für durchgehende (englische) Arbeitszeit, Äußerungen von Beamtenvereinigungen **48.** 124. 159.
— Ärzte und Versicherungskassen. Die Regelung des Verhältnisses der Ärzte zu den Versicherungsträgern unter Berücksichtigung der Reichsversicherungsordnung und ihrer Entwürfe, von von Geldern **36.** Jahrg. XXXVI Heft II 171, **32.** II. Vierteljahr 378.
— Aushelfer, Beamteneigenschaft eines Postaushelfers **18.** Spruchsammlung XXVI 41.
— Ausgaben für beschädigte und verlorene Postsendungen, Veruntreuungen usw. im Rechnungsjahre 1908 **54.** 91.

*) Die fettgedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Deutschland. Tuberkulose, Maßnahmen der Reichs-Postverwaltung gegen die ... **80.** 119.
— Überbürdung der Eisenbahnbeamten, Verfügung der preuß. Staatsbahnverwaltung gegen die ..., zweckmäßige Diensteinteilung, Verkürzung der Dienstschichten **49.** 70, **72.** 29.
— Umzugskosten, die Gewährung von ... an Beamte bei deren Versetzung hängt lediglich davon ab, daß es sich um einen etatsmäßigen Beamten handelt, nicht davon, daß ihm Umzugskosten tatsächlich entstanden sind **26a.** Bd. XXVIII 297.
— Unfall auf dem Wege zur Betriebstätte ist u. U. als Betriebsunfall anzusehen (reichsgerichtliche Entscheidung) **5.** 326.
— Unfallentschädigungen, Verzicht auf die ... seitens der im Betriebe von Reichs- oder Staatsverwaltungen verletzten Beamten und Arbeiter bei ihrer Wiedereinstellung in diesen Betrieben, von Stier, Ober-Postpraktikant **5.** 315.
— Der Unfallmelde- und Nachtwachtdienst bei Postämtern III **54.** 166.
— Unfallversicherung. Bekanntmachung des Reichsversicherungsamts vom 27. März 1912 über die Aufstellung von Mustersatzungen **1.** 577.
— Verband der deutschen Post- und Telegraphenbeamtinnen **54.** 69, **20.** 309. 344, **15.** Jahrg. VII 394, **72.** 53.
— Neue Verbandsatzungen des Verbandes mittlerer Reichs-Post- und Telegraphen-Beamten **20.** 421, **53.** 141.
— Die Verkehrsanstalten im Vorentwurfe zu einem deutschen Strafgesetzbuch. Eine kritische Studie, von Dr. Sontag, Amtsrichter **26a.** Bd. XXVIII 273, **20.** 664.
— Die Verkündung der Postordnung und der Telegraphenordnung, von Dr. Staedler **3.** 149.
— Das Verordnungsrecht des Kaisers und des Reichskanzlers nach dem Schutzgebietsgesetze **79.** 289.
— Verpfändung von Beamtengehältern **17a.** 98, **14.** 131.
— Versetzung eines Beamten an einen anderen Ort, Begriff der »Versetzung« in bezug auf das Wohnungs-Kündigungsrecht **57.** Beil. Nr. 992.
— Gesetzliche Vertreter des Reichspostfiskus in Prozessen sind die Ober-Postdirektionen, Entsch. des Reichsgerichts vom 26. Januar 1911 **26a.** Bd. XXVIII 87.
— Verwendung mittlerer Postbeamten in den Reichs-Versicherungsämtern **11a.** 128.
— Verzugszinsen, allgem. Verf. des preuß. Finanzministers vom 13. März 1912, betr. die Berechnung der Verzugszinsen **86.** 96.
— Wasserverbrauch in Dienstwohnungen, Berechnung der Entschädigung für den ... (Repräsentationsräume), Verf. des preuß. Finanzministers vom 9. März 1912 **86.** 60.
— Weihnachts- und Neujahrsvergütungen, allgemeine Betrachtungen **54.** 65.
— Zur 50. Wiederkehr des Todestags des Generalpostdirektors Schmückert (3. Februar 1912) **8.** 120.
— Wohnungsgeldzuschuß, Differenzierung des ... für die mittleren Beamten usw., allgemeine Betrachtungen **53.** 90.
— Die Wohnungsgruppen des Berliner Beamtenwohnungsvereins in Steglitz und Niederschönhausen **85.** 183. 196.
— Wohnungskreditgesetz (Bewilligung weiterer Staatsmittel zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern in staatlichen Betrieben und von gering besoldeten Staatsbeamten) **17a.** 174, **83.** Jahrg. X 218, **14.** 348.
— Zur 24-stündigen Zeiteinteilung **49.** 86.
— Ziele und Zwecke der Verbands-Beamtenvereine **17a.** 129.
— Zuziehung von Beamten bei der Aufstellung von Dienstanweisungen durch die Eisenbahnverwaltung **84.** 650.
— Bayern. Ausübung von Nebenämtern oder Nebengeschäften durch Beamte, Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 4. April 1912 **84.** 472.
— — Das bayerische Beamtengesetz, mit besonderer Berücksichtigung seiner Bedeutung für die Angehörigen des mittleren Verkehrsdienstes dargestellt **11a.** 84. 139. 189.
— — Englische Bureauzeit **11a.** 82. 164. 196, **48.** 227.
— — Einfluß des Alkohols auf die Kriminalität **18.** 386.
— — Das bahnärztliche Institut **11a.** 80.
— — Militäranwärter im bayerischen Staatsdienste **11a.** 125, **17a.** 153. 179. 187.
— — Der Ministerwechsel in Bayern, Anwachsen der sozialdemokratischen Elemente, mittlere Verkehrsbeamte und Staatsminister von Frauendorfer usw. **54.** 70, **48.** 96, **11a.** 89. 105, **20.** 394, **49.** 100.
— — Die neuen Qualifikationsbestimmungen **11a.** 161. 181. 208. 217, **72.** 68.

Deutschland. Bayern. Wirtschaftliche Selbsthilfe der Beamten (Beamtenwirtschaftsvereine, Rabattverträge mit Geschäftsfirmen usw.) **11a.** 147. 178, **72.** 68.
— — Die amtliche Statistik unter Staatsminister Dr. von Brettreich, von Dr. Zahn, Ministerialrat und Direktor des Kgl. Bayer. Statist. Landesamts **3.** 241.
— — Neue Urlaubsordnung **11a.** 83. 126. 166, **48.** 180.
— — Vorentscheidung gegen Beamte wegen Haftung infolge dienstlicher Verfehlungen **57.** 247.
— — Wiederverwendung pensionierter Beamten und Bediensteten im öffentlichen Dienste, Bestimmungen des Verkehrsministeriums wegen etwaiger Kürzung oder Wegfalls der Pension **84.** 424.
— — Die Wohnungsfürsorge der Verkehrsverwaltung für die mittleren Beamten **11a.** 167. 221.
— Württemberg. Denkschrift über Vereinfachungen in der Staatsverwaltung, Beratungen des Finanzausschusses der Zweiten Kammer (Geschäftsbetrieb der Post- und Telegraphenverwaltung) **84.** 283, **72.** 25.
— — Die neue Urlaubsverfügung **72.** 42. 49, **48.** 179.
— — Der Verwaltungsbericht für 1910 **72.** 39.
England. Ausgabenetat der Post- und Telegraphenverwaltung **80.** 70.
— Die boy messengers im Post- und Telegraphendienste **80.** 63.
— Reorganisation der Postverwaltung (Errichtung besonderer Reparaturwerkstätten für Rechnung der Verwaltung) **80.** 54.
— Seekriegsrecht **42.** 372.
Frankreich. Beurlaubung tuberkulöser Beamten **59.** Nr. 1053 S. 1.
— Einführung der Stundenbezeichnung von 0 bis 24 im Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienste **84.** 491. 507.
Österreich. Haftung der Eisenbahn für die durch ihre Beamten erteilte Auskunft **84.** 430.
— Zum Studium der Postgeschichte, von Dragoun, Postoberoffizial **80.** 67.
— Versicherungskasse der Postbediensteten **80.** 102.
— Die Wiederanstellung in den Ruhestand versetzter Postmeister steht im freien Ermessen der Verwaltung **80.** 53.
Rumänien. Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen **29.** Jahrg. XXIX Bd. I 216, **80.** 79.
— Postbeamtinnen dürfen nur mit Amtskollegen eine Ehe eingehen, Verf. der Generalpostdirektion in Bukarest **80.** 69, **15.** Jahrg. VIII 14.
Rußland. Post- und Telegraphenstatistik für 1909 **81.** 85, **80.** 70.
Afrika. Die Erschließung der Sahara durch die französische Luftflotte, von Dr. Moeser **52.** I. Hälfte 341.
Amerika. Der Panamakanal **34.** 285, **48.** 168, **37.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1912 S. 107, **50.** I. Hälfte Handelsnachrichten 128.
— Argentinien. Das Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1910/11 **80.** 69.
Asien. Alte Verkehrsbeziehungen zwischen China und Vorderasien, von Dr. Herrmann **71.** Jahrg. 1911/12 558.

II. Postwesen.

Allgemeines. Die Abgabe und Aufnahme von Postsachen bei fahrenden Eisenbahnzügen mit Hilfe einer von der Hupp Automatic Mail Exchange Co. in Kansas City gebauten Vorrichtung **56.** Jahrg. XXIII 441.
— Automobilverkehr in den Kolonien **25.** 411, **23.** 250.
— Bahnpostwesen, zur Geschichte des ..., von Sautter, Ober- und Geh. Postrat a. D. **8.** 254.
— Barfrankierung im internationalen Verkehr **11a.** 130, **33.** Jahrg. XIX 549.
— Beschlagnahme von Postsendungen in Kriegsfällen, Kriegskonterbande **54.** 77, **42.** 360, **49.** 102.
— Briefmarken in verschiedenen Ländern **49.** 86.
— Briefmarkenautomaten, Leistung der ... im Vergleich zur Arbeit der menschlichen Hand **49.** 76.
— Automatischer Briefstempelapparat (Erfindung des Bahnsekretärs Hechtl in Franzensbad) **80.** 103.
— Deutschlands Eisenbahnverbindungen mit Dänemark, Norwegen und Schweden (Saßnitz-Trälleborg und Warnemünde-Gjedser) **84.** 360. 581. 597.
— Haverei. Haben Postsendungen zur großen Haverei beizutragen? **26a.** Bd. XXVIII 33. 120.
— Zur juristischen Natur der Postanweisung (die Postanweisung als öffentliche Urkunde), Urteil des Kassationshofs des schweizerischen Bundesgerichts **67.** 49.

Deutschland. Das Öffnen verschlossener Sendungen auf der Post und das Briefgeheimnis, von Dr. Staedler **26a.** Bd. XXVIII 268.
— Der Ortsschnelldienst bei der Reichs-Postverwaltung **80.** 118.
— Postalisches aus dem alten Berlin des Großen Friedrichs, von Damm **55.** 127.
— Der neue Postbahnhof in Leipzig **80.** 78, **23.** 134.
— Postgesetz. Zu § 10 des Reichs-Postgesetzes (Schadensersatz beim Verluste von Einschreibbriefen), von Dr. Staedler, Postinspektor **15.** Jahrg. VIII 4.
— Postgesetz. Wenn jemand von einem anderen Briefe verschlossen übersandt erhält mit dem Auftrage, sie im Ankunftsorte geöffnet zu verteilen, so liegt in der Eröffnung und Versendung eine so erhebliche geschäftliche Maßnahme, daß erst mit ihr die eigentliche Beförderung beginnt, und folgeweise hat eine Zuwiderhandlung gegen das Postgesetz nicht stattgefunden, Entsch. des Reichsgerichts vom 10. April 1911 **26a.** Bd. XXVIII 110.
— Postgesetz. Beförderung von verschlossenen Briefen im Sinne des Postgesetzes, Briefumschläge mit Inhalt können auch schon dann Briefe sein, wenn Aufschrift von Empfänger und Bestimmungsort noch fehlt **15.** Jahrg. VIII 34, **57.** Beil. Nr. 357.
— Postgesetz. Begriff der »Bezahlung« bei Beförderung von politischen Zeitungen usw. **20.** 749.
— Postgesetz. Begriff des »Einsammelns«, Beförderung und Verteilen von unverschlossenen Briefen usw. durch Privatgesellschaften **18.** Spruchsammlung XXVI 75, **26a.** Bd. XXVIII 349.
— Postgesetz. Bote, der schon aus anderer Veranlassung (Ausübung des Botengewerbes) den Weg zurücklegt, ist kein Expreßbote **18.** Spruchsammlung XXVI 74. 75, **57.** Beil. Nr. 1576.
— Postgesetz. Dienstmannsinstitute fallen in der Regel und so lange sie sich nicht zu Privatbeförderungsanstalten ausgebildet haben, nicht unter § 2a des P. G. **18.** Spruchsammlung XXVI 74.
— Postgesetz. Haftung der Post für Wertsendungen, wenn zwar die äußere Besichtigung des Verschlusses und der Verpackung keine Verletzung ergibt, eine nach der Aushändigung ausgeführte Untersuchung aber eine Verletzung am Inneren des Verschlusses oder der Verpackung erweist **18.** 369, **82.** 315.
— Postgesetz. Reklamekarten, deren Beförderung die Post wegen ihrer Größe ablehnt, können doch Drucksachen im posttechnischen Sinne sein und dürfen als solche dann nicht von Anstalten gewerbsmäßig befördert werden **18.** Spruchsammlung XXVI 75.
— Postgesetz. Versendung von Rundschreiben durch Vermittlung eines auswärtigen Zweiggeschäfts **18.** Spruchsammlung XXVI 74.
— Postgesetz. Monopolwidriger Zeitungsaustrag unter Benutzung der Straßenbahn, strafrechtliche Verantwortlichkeit des Straßenbahnbetriebsdirektors usw. **18.** Spruchsammlung XXVI 74, **26a.** Bd. XXVIII 291.
— Postregal, über die Entwicklung von ... und Postzwang in Deutschland bis zur Einführung der Eisenbahnen, von Dr. Poppe, Ober-Postpraktikant **15.** Jahrg. VIII 29.
— Postscheckverkehr, Ergebnisse des ... bei den drei deutschen Postverwaltungen im Kalenderjahre 1911 **23.** 80, **49.** 69, **11.** 289, **80.** 69, **14.** 208. 269.
— Postscheckverkehr. Inhabern eines Postscheckkontos ist nicht die Befugnis eingeräumt, einen ihrem Konto gutgeschriebenen Betrag einer Zahlkarte oder Überweisung (Scheck) nachträglich zurückzuweisen, die Annahme von Kontopostanweisungen dagegen kann verweigert werden, allgemeine Betrachtungen eines Juristen über diesen angeblich verkehrstechnischen Mangel im Postscheckverkehr **18.** 339.
— Postscheckverkehr, Mängel im ... **14.** 147.
— Postscheckverkehr. Maschinenbetrieb bei den Postscheckämtern **54.** 77, **55.** 149, **23.** 206, **49.** 155.
— Postscheckverkehr. Allgemeine Verf. des preuß. Justizministers über den Post-Überweisungs- und Scheckverkehr in den Oberlandesgerichtsbezirken Cöln und Düsseldorf vom 8. März 1912 (Sammellastschriftzettel) **40.** 123.
— Postscheckverkehr, Wünsche der Handelskammern in bezug auf die Neuregelung des Post-Überweisungs- und Scheckverkehrs **33.** Jahrg. XIX 460.
— Postübertretungen, Verjährung für ... in Elsaß-Lothringen **18.** Spruchsammlung XXVI 84.
— Der Postwertzeichen-Automatenverkehr im Jahre 1911 **23.** 268.
— Reichsbank, die deutschen Abrechnungsstellen der ... im Jahre 1911 (Postscheckämter) **23.** 267.
— Schadensersatzpflicht der Beamten für verloren gegangene Einschreibbriefe **72.** 68.
— Spätlingsbriefe **20.** 308, **4.** Jahrg. II 431.

Deutschland. Sparkasseneinlagen, die Annahme von ... durch die Reichspost **60.** 189.
— Unfallentschädigungen und Invalidenbezüge, die im Kalenderjahre 1911 durch die Reichs-Postanstalten gezahlt worden sind **20.** 276.
— Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens, von Heß, Postrat **8.** 129. 161.
— Verjährung der Postporti (unter Berücksichtigung des Postreservatrechts Bayerns), von Hotz, Oberpostassessor **57.** 205, **26a.** Bd. XXVIII 10. 147.
— Verschulden eines Postunterbeamten beim Überschreiten der Gleise (Fahrlässigkeit) **82.** 294.
— Verwendung von Bojen zur Übermittlung wichtiger Nachrichten, Verhandlungen des deutschen Seeschiffahrtstags in Berlin **34.** 260.
— Warenproben, Porto für Warenproben, Wünsche der Handelskammern in bezug auf Größe und Gewicht der Warenproben **33.** Jahrg. XIX 432.
— Wechselprotest, Angabe des Protestaten und des Ortes der Protestaufnahme **15.** Jahrg. VII 390.
— Zentralisation der Zeitungsaustragung (Vorschlag zur Bestellung aller »kleineren« Zeitungen, auch im zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsorts durch die Post) **15.** Jahrg. VIII 24.
— Zuschlagporto für unfrankirte Briefe usw., Wünsche der Handelskammern (Ermäßigung des Zuschlagportos) **33.** Jahrg. XIX 460.
— Bayern. Einführung der Postwertzeichen des Reichs-Postgebiets in Bayern von den Handelskammern gewünscht, gegenseitiger Umtausch der Postwertzeichen **33.** Jahrg. XIX 425.
— — Motorpostverkehr **80.** 78.
— — Der Post-Überweisungs- und Scheckverkehr in den Jahren 1909 bis 1911 **80.** 63, **23.** 257.
— — Straßenunterhaltungspflicht, Umfang der ..., insbesondere auch für den Postautomobilverkehr **57.** 174.
— Württemberg. Massenauflieferungen, Störung des Betriebs bei ..., Vorschläge zur Beseitigung dieser Mißstände **72.** 55.

England. Automatische Frankiermaschine für Briefsendungen in London **20.** 308.
— Heimsparbüchsen der Postsparkasse, Mitwirkung der Postanstalten **11.** 387.
— Unterirdische Postbahnen in London, Herstellung von ... beabsichtigt **80.** 54, **15.** Jahrg. VII 391, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 110, **4.** Jahrg. II 431, **71.** Jahrg. 1912/13 84.
— Der Postdienst im Jahre 1910/11 **59.** Nr. 1054 S. 3.
— Eine Spezialmarke als Zusatzfrankierung für Postpakete mit zerbrechlichem Inhalte (behufs sorgsamerer Behandlung dieser Pakete), Einführung vorgeschlagen, vom Generalpostmeister aber nicht befürwortet **80.** 70.

Frankreich. Die Briefpostbeförderung durch Automobil in Paris **67.** 78, **80.** 119.
— Einrichtung des Postscheckdienstes in Aussicht genommen **23.** 113, **11.** 485.
— Schiffahrtsubventionen **34.** 202. 204.
— Die Staatssparkasse (Postsparkasse) 1910 **67.** 60.

Italien. Der Postdienst im Jahre 1909/10 **67.** 52. 70.

Niederlande. Die Postsparkasse im Jahre 1910 **60.** 152, **67.** 76.

Norwegen. Das Postwesen im Jahre 1910 **67.** 74.

Österreich. Nachträglich zustande gebrachte Postsendungen (ein Beitrag zur postrechtlichen Schadensersatzlehre), von Dr. Müller **80.** 57.
— Postsparkasse, Entwicklung der ... 1911 **11.** 289. 380.

Rußland. Einrichtung einer pneumatischen Postbeförderung in Petersburg und Moskau **80.** 119.
— Erleichterungen im internationalen Postverkehr (Vereinfachungen der Zollabwicklung) **80.** 69.

Schweden. Die Postsparkasse im Jahre 1910 **60.** 193.

Schweiz. Ein Arrest auf ein Postfach ist unzulässig, Entsch. des Obergerichts in Zürich **26a.** Bd. XXVIII 319.
— Der Briefpostdurchgangsverkehr auf der Simplonlinie **84.** 333.
— Die Geschäftsordnung der Postkommission für den Postbetrieb **80.** 119.
— Der Postautomobilverkehr im Jahre 1911 **80.** 111.
— Der Postdienst im Jahre 1910/11 **59.** Nr. 1053 S. 2, **80.** 76.
— Der Postscheckverkehr im Jahre 1911 **23.** 230.
— Reklame in den Schaltervorräumen unter Benutzung der Schreibpulte **23.** 84.
— Verkauf gebrauchter Marken durch die Postverwaltung (zum Besten des Hilfskassenfonds) **80.** 111.

Spanien. Der Postanweisungs- und Postbonsdienst **67.** 33.

Ungarn. Zur Geschicht der ungarischen Post **80.** 97.
— Die Postsparkasse im Jahre 1910/11 und deren Entwicklung in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens **67.** 40, **11.** 289. 380.

Afrika. Die Kap-Kairobahn, von Baltzer, Geh. Oberbaurat **84.** 532.

Amerika. Canada. Schiffahrtsubventionen **34.** 192, **7.** 355.

— Vereinigte Staaten von Amerika. Einführung eines allgemeinen Paketpostdienstes in Aussicht genommen **80.** 95.

— — Verbrauch an Postwertzeichen **80.** 55.

— — Aus dem Verwaltungsberichte des General-Postmeisters für 1909/10 **67.** 36. 55.

Asien. China. Neue chinesische Briefmarken (aus Anlaß der veränderten Regierungsform) **50.** I. Hälfte Schanghaier Nachrichten 91.

— — Das Postwesen im Jahre 1910 **23.** 227.

— Japan. Schiffahrtsubventionen **37.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1912 S. 108.

Australien. Neuseeland. Die Postsparkassen im Jahre 1910 **60.** 106, **59.** Nr. 1053 S. 2.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

Allgemeines. Über den Abfall der mit Kupfervitriol imprägnierten Holzsäulen, von Nowotny, Oberbaurat **80.** 81, **15.** Jahrg. VIII. Beil. Telegr.- u. Fernspr. Technik Jahrg. I 28.

— Neue Abzweigklemmen **56.** Jahrg. XXIII Beil. 93.

— Akkumulatoren, der gegenwärtige Stand der Technik von standfesten und beweglichen ..., von Dr. Beckmann **81.** 97. 124.

— Ein neuer Akkumulator, der das Fünffache an elektrischer Energie hervorbringt (Erfindung des Professors Hannover in Kopenhagen) **81.** 218, **27.** 490.

— Aluminium, elektrische Leitungen aus ... **39.** 71.

— Der Anschluß der deutschen Südsee-Kolonien an das Welttelegraphennetz **41.** Jahrg. V Nr. 30 Nachrichtenbeilage S. 1.

— Der Baudot-Apparat und seine Bedeutung für den modernen Telegraphenbetrieb, Vortrag des Ingenieurs Stöger **81.** 190.

— Bedienungs- und Betriebskosten moderner Fernsprechämter, von van der Bilt **27.** 318.

— Besitz deutscher und ausländischer Kabelgesellschaften **20.** 308, **50.** I. Hälfte Handelsnachrichten 127.

— Bildertelegraphie, eine neue Art der ..., von Tschörner **66.** 263, **80.** 96.

— Blitzableiterbau, Neuerungen im ..., von Ruppel **81.** 92.

— Canadium, ein neues Metall aus der Platingruppe, von einem schottischen Metallurgen in Canada entdeckt **56.** Jahrg. XXIII Beil. 110.

— Die Charakteristik künstlicher Isolationsmaterialien, von Dr. Knoblauch **27.** 209.

— Ein Dämpfer zur Verhütung von Telephonstörungen (Erfindung des schwedischen Ingenieurs Saxenberg) **81.** 240.

— Der Edisonakkumulator, von Treadwell **56.** Jahrg. XXIII 438.

— Ein neuartiges Element aus Zink, Kohle und zwei Flüssigkeiten, Erfindung des österreichischen Postoberoffizials Renner **80.** 64.

— Über den Energiefaktor und die Leitfähigkeit von Dielektriken bei der Prüfung mit Wechselströmen von der Frequenz von Telephonströmen bei verschiedenen Temperaturen, von Fleming und Dyke **81.** 200. 230.

— Erhöhung der Lautstärke bei den Fernsprechapparaten (Erfindung des dänischen Bankvorstehers Petersen) **20.** 393.

— Fernsehen, von A. A. Campbell Swinton **81.** 149.

— Automatische Fernsprechämter in den verschiedenen Ländern **15.** Jahrg. VII 391, **20.** 393, **81.** 142, **80.** 73, **4.** Jahrg. II 411, **27.** 541.

— Fernsprechkabel England-Belgien **23.** 84, **81.** 115, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 20.

— Gebrauch der verabredeten Sprache in der Telegraphie **39.** 30. 53.

— Gesprächszähler **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 9.

— Hartgummi aus Seetang **50.** I. Hälfte Handelsnachrichten 63.

— Telephonische Herzkontrolle (Erfindung des Dr. Lilienstein) **66.** 435.

— Instandsetzung eines durch Eindringen von Feuchtigkeit beschädigten Kabels (durch Austrocknen mit Hilfe des elektrischen Stromes) **80.** 120.

— Internationale Telegraphenstatistik für 1910 **39.** 76.

— Internationale Telegraphistenwettkämpfe, Veranstaltung regelmäßig wiederkehrender Telegraphistenwettkämpfe **81.** 85.

— Ein neuer Isolations- und Spannungsprüfer **27.** 324.

— Kautschuk und seine Prüfung **81.** 106.



Allgemeines. Kautschuk, über die Lebensfähigkeit unserer Kautschukplantagen, von Dr. Marckwald (Plantagenkautschuk in Deutsch-Ostafrika, Kamerun, Togo usw.) **66.** 231. 358, **19.** 166.

— Der polarisierte Klopfer, von Feuerhahn, Ober-Postpraktikant **8.** 247.
— Der Kornsche Fernphotograph (Versuche zwischen Montecarlo und Paris) **20.** 275.
— Kupfer **27.** 335, **81.** 166, **32.** II. Vierteljahr 45.
— Eine Übertragung von Lungentuberkulose beim Gebrauche von Fernsprechapparaten findet nach ärztlichen Untersuchungen (in England und Amerika) nicht statt **23.** 124, **80.** 86, **81.** 186, **15.** Jahrg. VIII. 26, **66.** 403, **39.** 119.
— Meßapparate für Wechselstrom **4.** Jahrg. II 385.
— Meßinstrumente, Daten zur Beurteilung elektrischer Meßinstrumente **81.** 137.
— Meßinstrumente, Unipivot-Instrumente **56.** Jahrg. XXIII Beil. 89.
— Eine einfache Methode zur Bestimmung von Isolationsfehlern in Wechselstromnetzen **81.** 138.
— Das Mikrophon als Quellenfinder **20.** 308.
— Multiplex-Telegraphie, die verschiedenen Systeme der ..., von O'Meara, Major **81.** 145.
— Multiplex-Telephonie, Versuche mit ..., von Ruhmer **80.** 107.
— Quecksilbermikrophon von Ernst Ruhmer **15.** Jahrg. VII 410.
— Über Partnerleitungen, von Hartz, Telegrapheningenieur **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I **1.** 18.
— Die Probleme der Schwachstromtechnik **81.** 172.
— Regierungstelegramme zwischen Deutschland und Südamerika, Ermäßigung der Kabelgebühren durch die Deutsch-Südamerikanische Telegraphengesellschaft um 50 v. H. **43.** 58.
— Reihenanlagen mit mehr als drei Amtsleitungen, von Kruckow, Telegrapheninspektor **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 6.
— Das Relais »Kamm« **59.** Nr. 1053 S. 2.
— Schnellbetrieb auf langen Unterseekabeln, von Luers, Ober-Telegraphensekretär **81.** 174.
— Schutz der Telegraphenstangen unter Verwendung von Asbest-Umhüllungen an den Fußenden (Versuche in Frankreich) **4.** Jahrg. II 439.
— Seekabeltelegraphie, Geschäftliches von der ..., **49.** 101.
— Elektrostatischer Spannungsanzeiger **56.** Jahrg. XXIII Beil. 93.
— Steckdose für Streckenfernsprecher **27.** 321.
— Über elektromagnetische Störungsvorgänge und das Wesen der elektrischen Energie **27.** 273.
— Teilnehmeranschlußnummern, Abschaffung der ..., von Arnholz, Telegrapheningenieur **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 13. 24.
— Telegraphenstangen aus Glas, Verwendung von ... in Amerika **27.** 541.
— Das automatische Telegraphensystem »Creed« **39.** 97.
— Telegraphie und Telephonie mit Wechselströmen auf weite Entfernungen, von Maior **27.** 421.
— Lange Telephonleitungen **56.** Jahrg. XXIII Beil. 93.
— Telephonsysteme der Zukunft **4.** Jahrg. II 372.
— Das Tönen der Telegraphendrähte als Vorbote des Witterungswechsels **81.** 138.
— Ein neuer Typendrucker des Dr. L. Cerebotani, von Bourquin **80.** 49.
— Über eine neue Art der Verbindung elektrischer Leitungsdrähte **56.** Jahrg. XXIII 522.
— Über das Verhalten der neuen Papierkondensatoren von Siemens & Halske, von Prof. Dr. Tobler **81.** 117.
— Verstärkung schwacher elektrischer Ströme (Erfindung des Professors Pupin) **27.** 274.
— Verwendung von Variatoren, automatisch wirkenden Eisendraht-Widerständen, bei der Ladung von Akkumulatorenbatterien **81.** 166.
— Wachstumsverhältnisse einiger holzzerstörenden Pilze **56.** Jahrg. XXIII Beil. 114.
— Wasser als Erde im Fernsprechbetriebe **15.** Jahrg. VII 392.
— Welttelegraphenverein, wichtigste Ereignisse im ... aus dem Jahre 1911 **23.** 229. 237, **81.** 198.
— Welttelephonstatistik (Verbreitung des Fernsprechers) **55.** 112, **59.** Nr. 1053 S. 2, **27.** 298, **71.** Jahrg. 1912/13 41.
— Wiederherstellung der Papierkabel, von Winterer, Post- und Telegrapheninspektor **4.** Jahrg. II 325.
— Werden die Zeichen auch bei Wechselstromtelegraphie verlängert? von Béla Gáti **80.** 116.
— Aus der Zeit der optischen Telegraphie **8.** 189.
— Zement-Telegraphenstangen, Verwendung von ... in Neuseeland **27.** 247, **20.** 344.
— Zerstörung der Kabel durch Ameisen (in Australien) **4.** Jahrg. II 438.

Deutschland. Hat infolge einer körperlichen Beschädigung eine Fernsprechgehilfin ihre Stelle aufgeben müssen, so kann der dafür Ersatzpflichtige eine spätere Verheiratung der Verletzten nur dann für sich geltend machen, wenn er nachweist, daß die Verheiratung nicht im ursächlichen Zusammenhange zu dem Unfalle steht **57.** Beil. Nr. 1304.
— Brieftelegramme, Wünsche der Handelskammern in bezug auf den Brieftelegrammverkehr **33.** Jahrg. XIX 401. 426. 461. 527. 585. 593. 619.
— Brieftelegramme, von Schmidt, Telegraphensekretär **8.** 193
— Die deutsche Elektroindustrie im Jahre 1911 (Telegraphen- und Fernsprechwesen) **27.** 339. 448.
— Die deutschen Fernleitungen (interurbane Fernsprechleitungen), von Cahen, Post- und Telegrapheningenieur **4.** Jahrg. II 341.
— Automatische Fernsprechämter **4.** Jahrg. II 428.
— Fernsprechautomaten (Kioske) auf Straßen und Plätzen in Breslau, Berlin-Schöneberg, Berlin-Wilmersdorf usw. **27.** 274, **66.** 319, **15.** Jahrg. VIII 12, **81.** 185.
— Fernsprechgebühren-Ordnung, Wünsche der Handelskammern zur neuen ... **33.** Jahrg. XIX 527.
— Das Fernsprechnetz von Groß Berlin Ende 1911 **15.** Jahrg. VII 374.
— Fernsprechnummer als Telegrammadresse, Eingaben von Handelskammern **33.** Jahrg. XIX 614.
— Die Fernsprechzentrale Hamburg-Altona **53.** 133. 149.
— Haftpflicht eines Telegraphenarbeiters wegen Nichtbefolgung der Unfallverhütungsvorschriften **20.** 629.
— Haftung des Telegraphenbeamten für verspätete Telegrammübermittlung **11a.** 202.
— Lagerung der Telegraphenbaumaterialien (auch der der Reichs-Postverwaltung) auf den Strecken der preuß. Eisenbahnen, Erlaß des preuß. Eisenbahnministers vom 22. Februar 1912 **84.** 344.
— Dringende Ortsgespräche **81.** 87.
— Schadensersatz wegen Verletzung durch Starkstrom beim Bau einer staatlichen Fernsprechleitung (Haftpflicht des bauleitenden Telegraphenbeamten wegen Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt) **15.** Jahrg. VIII 11.
— Telegrammentstellung im Verkehr mit Rußland, Klagen der Handelskammern **33.** Jahrg. XIX 407. 488. 499. 620.
— Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899, Anwendung der Bestimmungen zu § 6 Abs. 2 und 3 (Wegeunterhaltungspflichtiger Teil und Unternehmer usw.) **57.** Beil. Nr. 941 bis 943, Nr. 1098 bis 1101.
— Staatliche Überlandzentralen, Vorschlag zur Erbauung von Überlandzentralen durch den Staat unter Benutzung der bestehenden Bahnlinien **84.** 259. 531.
— Verschluß der Telegramme, Wünsche der Handelskammern in bezug auf den... **33.** Jahrg. XIX 426.
— Verwendung von Primärelementen bei der Reichs-Telegraphenverwaltung **27.** 348.
— Telegraphischer Wetternachrichtendienst im Reichs-Postgebiete **27.** 247, **81.** 116.
— Wörterverzeichnis für Telegramme in verabredeter Sprache **33.** Jahrg. XIX 482. 549.
— Bayern. Telegraphen- und Fernsprechwesen unter der Leitung des Verkehrsministers von Frauendorfer **27.** 247, **81.** 113.
— — Das Telegraphenamt München **11a.** 92. 106. 211.

Belgien. Neuer Fernsprechtarif **15.** Jahrg. VII 370, **71.** Jahrg. 1911/12 566, **81.** 129, **27.** 518.
— Beschleunigte und aufgeschobene Telegramme (Kartentelegramme) **80.** 86, **81.** 217.
— Telegraphie und Telephonie im Jahre 1909 **39.** 34.

Bulgarien. Telegraphen- und Fernsprechwesen in den Jahren 1908 und 1909 **39.** 110.

Dänemark. Die Große Nordische Telegraphengesellschaft **28.** 325.
— Versuche mit einem automatischen Hilfsystem in Kopenhagener Fernsprechämtern **80.** 71.

England. Fernsprechanschlußnummer als Telegrammadresse (ohne Gebührenerhebung) **15.** Jahrg. VII 391, **27.** 348.
— Gesellschaftsanschlüsse auf dem Lande, Einrichtung der ... wegen des Mangels an Teilnehmern vom General-Postmeister hinausgeschoben **27.** 274, **23.** 206, **15.** Jahrg. VIII 13. 26.
— Herstellung einer direkten Kabelverbindung mit Canada **27.** 348. 541, **4.** Jahrg. II 420, **71.** Jahrg. 1912/13 87.
— Die Londoner Fernschreiberanlage im ersten Geschäftsjahre **15.** Jahrg. VII 374, **27.** 298.
— Überseeische Preßtelegramme zu ermäßigten Gebühren **80.** 70, **4.** Jahrg. II 433.
— Rentabilität des Telegraphen- und Fernsprechbetriebs **15.** Jahrg. VIII 13.
— Verstaatlichung des Telephondienstes, Ermäßigung der Telephontarife, Klagen über Mängel im Telephondienst, Äußerungen des Generalpostmeisters **80.** 56. 71, **27.** 274. 488, **71.** Jahrg. 1912/13 42, **23.** 215, **37.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1912 S. 110, **81.** 228.

Frankreich. Ausführungsbestimmungen zum Starkstromgesetze **8.** 116.
— Das neue Fernamt in Paris **23.** 111, **81.** 156.
— Fernsprechbetrieb in Paris, Klagen über mangelhaften Betrieb der Fernsprechanlagen durch die staatliche Verwaltung **27.** 274.
Griechenland. Telegraphen-Gesetzgebung **39.** 33. 59.
Norwegen. Telegraphen-Gesetzgebung **39.** 87. 106.
Österreich. Versuchsweise Einführung von Brieftelegrammen **23.** 113, **39.** 70, **80.** 79, **71.** Jahrg. 1912/13 40, **15.** Jahrg. VIII 12, **81.** 186.
— Die Vorgeschichte der Organisation der Staats-Telegraphenanstalt in Österreich, von Ing. Pawel, Hofrat **80.** 105. 113.
Rumänien. Telegraphistenschule bei der Bukarester Post- und Telegraphendirektion zur praktischen Erlernung der Bedienung der Apparate **49.** 75.
Rußland. Brieftelegramme, versuchsweise eingeführt **15.** Jahrg. VII 374, **39.** 70, **71.** Jahrg. 1912/13 40, **27.** 376, **20.** 669.
— Fernsprecher und Telegraph in der russischen Armee (Funkentelegraphie und optische Telegraphie) **44.** I. Hälfte 1078.
— Telegrammverkehr mit westeuropäischen Staaten im Jahre 1908 **8.** 128.
— Verstaatlichung des Fernsprechwesens in St. Petersburg **39.** 48, **81.** 116.
Schweiz. Das schweizerische Telegraphen- und Telephonnetz **81.** 143. 228, **80.** 104.
Türkei. Das Fernsprechnetz in Constantinopel **4.** Jahrg. II 438.
Ungarn. Brieftelegramme **15.** Jahrg. VII 374, **39.** 70, **71.** Jahrg. 1912/13 40, **27.** 376, **20.** 669.
Afrika. Kapkolonie. Telegraphie und Telephonie im Jahre 1909 **39.** 88.
— Marokko. Bau einer Telegraphenlinie von Tanger nach Fes **80.** 70, **39.** 71, **71.** Jahrg. 1912/13 40, **27.** 518.
— Transvaal. Telegraphie und Telephonie 1908/09 **39.** 111.
— Tunesien. Das Telephonnetz in Tunis, von Barbarat, Post- und Telegraphendirektor **4.** Jahrg. II 332.
Amerika. Kabel, Telegraphen und Telefunken im Amazonenstromgebiete **24.** Handelsberichte 180.
— Brasilien. Telegraphie und Telephonie im Jahre 1908 **39.** 62.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Der Fernsprecher im Dienste der Eisenbahnen **4.** Jahrg. II 416.
— — Automatisches Fernsprechsystem in Chicago **15.** Jahrg. VII 375, **39.** 71, **27.** 376.
— — Aus dem Jahresberichte der American Telephone and Telegraph Co. **81.** 170. 210. 234.
— — Die New Yorker Telephonzeitung **81.** 185, **15.** Jahrg. VIII 37.
— — Verstaatlichung der Telegraphenanlagen vom Generalpostmeister vorgeschlagen **15.** Jahrg. VII 373, Jahrg. VIII 12, **27.** 247. 274. 348, **71.** Jahrg. 1911/12 566, **20.** 308, **81.** 114.
Asien. China. Fernsprechbetrieb **27.** 488.
— Japan. Fernsprechwesen 1906 bis 1910 **15.** Jahrg. VII 374, **81.** 105.
— Niederländisch-Indien. Telegraphie und Telephonie 1908 und 1909 **39.** 64.
Australien. Neuseeland. Telegraphie und Telephonie 1909/10, Fernsprechtaxen usw. **39.** 88. 112.

IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Allgemeines. Aerophone, ein neues System drahtloser Telephonie **80.** 64.
— Eine neue Anordnung zur Beeinflussung der elektrischen Wellen bei der Funkentelephonie **81.** 137.
— Anordnung zum drahtlosen Fernsprechen nach Marino **27.** 405.
— Über die Antennen der drahtlosen Telegraphie, von Dr. Braun, Professor **81.** 188. 219.
— Ein weiterer Ausbau der Formel für die Frequenz der Lichtbogenschwingungen, von Nasmyth **35.** Bd. V 367.
— Beiträge zur Theorie der drahtlosen Telephonie, von Pedersen **35.** Bd. V 449.
— Über die Berechnung des Selbstinduktionskoeffizienten einlagiger Zylinderspulen, von Esau **35.** Bd. V 378.
— Über die Beseitigung der ungeheueren Antennentürme bei der drahtlosen Telegraphie, von Dr. Zehnder, Professor **56.** Jahrg. XXIII 486.
— Ein Dämpfungsmesser für die Praxis der drahtlosen Telegraphie von Ludewig **35.** Bd. V 390.
— Besondere Dienste der Funkentelegraphie, von Ohlsberg, Telegraphensekretär **53.** 102.
— Der Einfluß der Koppelung bei langsamen ungedämpften Schwingungen, von Subkis **35.** Bd. V 507.

Allgemeines. Einwirkung des Polarlichts auf drahtlose Übermittlung **15.** Jahrg. VII 392.
— Die jüngste Entwicklung der drahtlosen Telegraphie, von Thurn, Ober-Postpraktikant **23.** 79, **28.** 162.
— Entwicklung der internationalen Beziehungen auf dem Gebiete der Funkentelegraphie im Jahre 1911 (aus dem Geschäftsberichte des Internationalen Bureaus des Welttelegraphenvereins in Bern) **23.** 104, **15.** Jahrg. VII 392, **81.** 141. 227, **59.** Nr. 1058 S. 2.
— Über die Erdströme in der Nähe einer Sendeantenne für drahtlose Telegraphie **27.** 435, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegr.- u. Fernspr.-Technik Jahrg. I 27.
— Fortschritte in der drahtlosen Telegraphie, von Bouthillon, Post- und Telegrapheningenieur **4.** Jahrg. II 319.
— Fortschritte in der drahtlosen Telephonie **49.** 76.
— Deutsche Funkenstationen in Afrika und China **44.** I. Hälfte 988, **81.** 160.
— Funkentelegraphenstationen in den deutschen Schutzgebieten (Afrika) **27.** 218. 247. 275. 406, **71.** Jahrg. 1911/12 566, **35.** Bd. V 427, **23.** 104, **19.** 241, **20.** 630.
— Funkentelegraphenstationen mit Windkraftwerk auf Curaçao **56.** Jahrg. XXIII Beil. 111, **23.** 207.
— Die Funkentelegraphie an Bord, obligatorische Ausrüstung der Seeschiffe mit Einrichtung für Funkentelegraphie **23.** 265, **34.** 215. 281. 301. 321, **81.** 225.
— Die Funkentelegraphie an Bord deutscher Kriegschiffe der ostasiatischen Station **44.** I. Hälfte 889.
— Die Funkentelegraphie im Seekriegsrechte, von Thurn **3.** 271.
— Funkentelegraphie und Luftschiffahrt, von Thurn, Ober-Postpraktikant **15.** Jahrg. VII 365. 382. 401.
— Funkentelegraphie in Seenot, von Thurn, Ober-Postpraktikant **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegr.- und Fernspr.-Technik Jahrg. I 21.
— Über die Geheimhaltung drahtloser Telegramme, von Dr. Zehnder, Professor **80.** 55, **56.** Jahrg. XXIII 524.
— Über die Geschichte der Erdantennen, von Kiebitz **35.** Bd. V 360, **4.** Jahrg. II 426, **80.** 91.
— Neue Hitzband-Amperemeter für Hochfrequenzströme von Hartmann und Braun **35.** Bd. V 517.
— Hochfrequenzmaschine für die direkte Erzeugung von elektrischen Wellen **27.** 247.
— Ein Instrumentarium zur Untersuchung und Demonstration von Mineralien auf Empfindlichkeit gegen elektrische Schwingungen, von Dr. Seibt, Ingenieur **81.** 88. 120.
— Kondensator-Verluste bei Hochfrequenzen **35.** Bd. V 420.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie **27.** 275. 542, **66.** 318, **55.** 160, **44.** I. Hälfte 1338.
— Marinekapitän Hovlands System für Radiotelegraphie und Leitungstelegraphie mit Typendruck und Geheimschrift **35.** Bd. V 394.
— Meteorologie, die drahtlose Telegraphie im Dienste der ..., Voraussage von Gewittern, Versuche in Frankreich **81.** 187, **27.** 542.
— Eine elektrodynamische Methode zur Erforschung des Erdinnern, von Löwy **35.** Bd. V 386, **81.** 164.
— Eine direkte experimentelle Methode für die Bestimmung der Strahlungsnutzleistung, des Erdwiderstandes und des Strahlungswiderstandes eines radiotelegraphischen Senders, von Erskine-Murray **35.** Bd. V 499.
— Mikrophon für drahtlose Telegraphie (von Dubilier) **27.** 248.
— Funkentelegraphische Nachrichten für Seefahrer auf dem Atlantischen Ozean **35.** Bd. V 426.
— Der »Ozeanbrief«, eine neue Telegrammform **23.** 83, **15.** Jahrg. VII 391, **50.** I. Hälfte Handelsnachrichten 62, **49.** 94, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 101, **80.** 87, **4.** Jahrg. II 424, **20.** 555, **39.** 96.
— Ein Präzisionsdrehplattenkondensator und eine Methode zum Vergleichen von Kapazitäten, von Seibt **35.** Bd. V 407.
— Saßnitz-Trälleborg, Fertigstellung der Telefunkenlinie ... **15.** Jahrg. VII 375, **81.** 157, **27.** 376, **23.** 229, **84.** 604, **35.** Bd. V 530.
— Schädigung durch drahtlose Telegraphie (Augenkrankheiten usw.) **49.** 155.
— Eine Schiffsantenne als Hertzscher Oszillator **35.** Bd. V 423.
— Der Schloemilchsche Dreispitzendetektor **35.** Bd. V 432.
— Gedämpfte und ungedämpfte Schwingungen, von Austin **35.** Bd. V 524.
— Self-Syntonisator, eine Neuerung in der drahtlosen Telegraphie, Erfindung eines rumänischen Marinekapitäns **80.** 111.
— Sonnenlicht, Gebirge und Funkentelegraphie **23.** 104, **81.** 159. 227, **56.** Jahrg. XXIII 446, **66.** 403, **27.** 488, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegr.- u. Fernspr.-Technik Jahrg. I 27, **49.** 174.

Allgemeines. Das Starkstrommikrophon Egnér-Holmström, von Egnér und Holmström **27.** 205. 242.
— Die rechtliche Stellung des Kapitäns zum Bordtelegraphisten **34.** 182.
— Tabelle für Strahlungswiderstände für verschiedene Wellenlängen und Antennenhöhen **35.** Bd. V 419.
— Telefunkenkompaß **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegr.- u. Fernspr.-Technik Jahrg. I 28.
— Gerichtete Telegraphie mit Marconis geknickten Antennen **35.** Bd. V 418.
— Drahtlose Telegraphie ohne Luftdrähte (Marconis Versuche in Tripolis usw.) **20.** 308, **17a.** 159.
— Beruht die drahtlose Telegraphie auf der Ausbreitung Hertzscher Wellen in der Erde? **35.** Bd. V 383.
— Drahtlose Telegraphie im Erdinnern, von Dr. Leimbach **66.** 368.
— Die drahtlose Telegraphie in und mit den Kolonien **8.** 125, **80.** 59.
— Drahtlose Telephonie durch die Erde, System Sharman **81.** 190.
— Der radiotelegraphische Tonsender **56.** Jahrg. XXIII Beil. 113.
— Unterseeboote, Fernsteuerung von ... mit Hilfe der Funkentelegraphie **27.** 218, **23.** 124.
— Neuere Versuche über gerichtete drahtlose Telegraphie mit Erdantennen, von Kiebitz **35.** Bd. V 349. 514.
— Einige quantitative Versuche über Radiotelegraphie über große Entfernungen, von Austin **81.** 153, **27.** 322, **15.** Beil. Telegr.- u. Fernspr.-Technik Jahrg. I 11.
— Verwendung ungedämpfter elektrischer Wellen zur drahtlosen Telegraphie (Erfindung des Dr.-Ing. Goldschmidt) **55.** 182.
— Wellenlänge und Erdabsorption von elektrischen Wellen **35.** Bd. V 417, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegr.- u. Fernspr.-Technik Jahrg. I 11.

Deutschland. Ausbau der Nauener Funkentelegraphenstation, Umsturz des Telefunkenturms **39.** 48, **49.** 69, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 89, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegr.- u. Fernspr.-Technik Jahrg. I 10, **81.** 171, **80.** 95, **59.** Nr. 1056 S. 2, **50.** I. Hälfte 366, **35.** Bd. V 528, **54.** 189, **27.** 542.
— Die Beziehungen zwischen Luftschiffahrt und drahtloser Telegraphie in der deutschen Armee **81.** 206.
— Bordtelegraphisten auf kleineren Dampfern **34.** 270. 429.
— Obligatorische Einführung der drahtlosen Telegraphie auf deutschen Schiffen **34.** 368. 383.
— Die Entwicklung der deutschen Funkentelegraphie, von Goldberg, Ingenieur **66.** 385.
— Die Entwicklung der drahtlosen Telegraphie in der deutschen Handelsflotte **20.** 449.
— Errichtung einer Großstation für Radiographie durch die Berliner Telefunken-Gesellschaft Homag bei Neustadt am Rübenberge **81.** 105, **15.** Jahrg. VII 392, **20.** 393, **27.** 349.
— Errichtung einer Großstation für drahtlose Telegraphie in Neumünster **80.** 86, **66.** 340, **27.** 406.
— Errichtung einer Versuchstation für drahtlose Telegraphie bei Güstrow **27.** 461.
— Funkentelegraphenstation Cuxhaven **15.** Jahrg. VIII 37, **27.** 542.
— Funkenstation Hohenheim, funkentelegraphische Zeitangabe für die Erdbebenwarte durch die Station in Norddeich **81.** 105. 158, **27.** 275. 401, **66.** 255, **23.** 112, **71.** Jahrg. 1912/13 41.
— Hochseefischerei und drahtlose Telegraphie **39.** 47.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie, Errichtung von Stationen für drahtlose Telegraphie im Frankfurter Luftschiffhafen, in Metz, Straßburg (Els.) usw. zur Verbindung der Zeppelinschiffe **66.** 212. 466, **20.** 275, **71.** Jahrg. 1911/12 567.
— Radiogroßstation, militärische ... auf der Mühlheimer Heide bei Cöln **81.** 143.
— Radiomonopol, Verhandlungen im Reichstage über Staatsmonopolisierung der drahtlosen Telegraphie **81.** 144.
— Reichweite der Station Norddeich **15.** Jahrg. VII 392, **34.** 359.
— Übermittlung der Nachrichten für Seefahrer an die Schiffe durch drahtlose Telegraphie, Verhandlungen des Deutschen Seeschiffahrtstags in Berlin usw. **34.** 259. 348, **42.** 692.
— Drahtlose Zeitübertragung durch eine bei Fulda zu errichtende Zentralstation **35.** Bd. V 429, **15.** Jahrg. VII 392, **4.** Jahrg. II 423.
— Bayern. Die Station für drahtlose Telegraphie auf der Zugspitze **27.** 218, **39.** 71.

Belgien. Drahtlose Feldtelegraphie im Heere **49.** 86.

Dänemark. Funkentelegraphenstationen **27.** 275.

England. Funkentelegraphische Verbindungen zwischen England und seinen Kolonien **15.** Jahrg. VII 375, Jahrg. VIII 26, **81.** 116, **27.** 218. 299. 349, **80.** 87, **39.** 119.

Frankreich. Ausbau der Funkentelegraphenstation Eiffelturm in Paris, Einrichtung eines Funkentelegraphennetzes um die Erde durch Verbindung mit den Kolonien **39.** 48. 72, **71.** Jahrg. 1911/12 567, Jahrg. 1912/13 41, **66.** 381, **49.** 174.

— Förderung der Einrichtung der Funkentelegraphie auf Fischereifahrzeugen durch Gewährung von Staatsbeihilfen **27.** 299, **15.** Jahrg. VIII 37.

— Das Recht an der Luft, gesetzliches Verbot der unberechtigten Benutzung der vom Eiffelturm ausgesandten Zeitsignale **27.** 248, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 119.

Italien. Die radiographische Großstation Coltano bei Pisa **81.** 116.

Norwegen. Funkenstation auf Spitzbergen, Polarlicht **39.** 47, **35.** Bd. V 424. 531, **81.** 160, **66.** 340, **4.** Jahrg. II 438, **80.** 103.

Österreich. Errichtung eines Inspektorats für Funkentelegraphie in Triest, Verstaatlichung der Funkentelegraphie auf den österreichischen Schiffen **34.** 204, **81.** 114. 182, **80.** 65, **27.** 348, **15.** Jahrg. VIII 13, **20.** 669.

Portugal. Errichtung von Funkentelegraphenstationen durch die Marconigesellschaft **27.** 299, **81.** 229.

Rußland. Ausbreitung der Funkentelegraphie, Errichtung neuer Stationen usw. **27.** 299. 462. 489, **39.** 65. 95, **81.** 143, **23.** 207, **42.** 688.

Schweden. Bau einer Funkentelegraphenstation bei Stockholm durch die Marconi-Gesellschaft **27.** 275.

Spanien. Seeschiffahrt und drahtlose Telegraphie, Verpflichtung zur Herstellung von funkentelegraphischen Anlagen auf Schiffen **27.** 218. 275. 461, **80.** 72, **39.** 95, **15.** Jahrg. VIII 37.

Afrika. Errichtung von Funkentelegraphenstationen im belgischen Kongogebiete **27.** 275.

— Die Radiotelegraphie in Französisch Westafrika **80.** 55.

— Marokko. Funkentelegraphie, Stationen für ... **71.** Jahrg. 1912/13 41.

Amerika. Argentinien. Funkentelegraphenstation auf der Neujahrsinsel an der Südspitze Feuerlands (für die Südpolforscher) **39.** 47, **35.** Bd. V 425.

— Canada. Errichtung von Funkentelegraphenstationen an den canadischen Seen usw. **27.** 275. 349, **81.** 229.

— Chile. Errichtung von Funkentelegraphenstationen nach dem System Marconi **27.** 299.

— Mexiko. Bau von Funkenstationen (deutsches Telefunkensystem) **27.** 376.

— Vereinigte Staaten von Amerika. Drahtloser Fernsprechdienst an der kalifornischen Küste **81.** 105, **27.** 275, **23.** 113, **42.** 378.

— — Die Funkentelegraphie in der Kriegsmarine **42.** 514, **44.** I. Hälfte 1036. 1148, **27.** 376, **4.** Jahrg. II 436.

— — Gesetzliche Regelung des Betriebs der Anlagen für drahtlose Telegraphie in Armeekreisen befürwortet **27.** 218. 542, **23.** 255. 266.

— — Die drahtlose Telegraphie im Dienste der Presse (New York-Times), Benutzung der Unterseekabel nach Europa für Preßtelegramme aufgegeben **81.** 144, **27.** 518.

Asien. China. Errichtung funkentelegraphischer Stationen **81.** 131.

— Japan. Errichtung von Funkentelegraphenstationen **42.** 685.

Australien. Errichtung von Funkenstationen durch den australischen Staatenbund nach eigenem System, Klage der Marconi- und Telefunkengesellschaft wegen Patentverletzung **81.** 173, **27.** 218. 275. 542, **80.** 86, **15.** Jahrg. VIII 13, Beil. Telegr.- u. Fernspr.-Technik Jahrg. I 11.

— Die drahtlose Telegraphie in der Südsee **81.** 187, **20.** 630.

— Neuseeland. Errichtung von Funkentelegraphenstationen **27.** 275. 462.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 16. BERLIN, AUGUST. **1912.**

Auslegung von Flußkabeln im Hamburger Hafen.

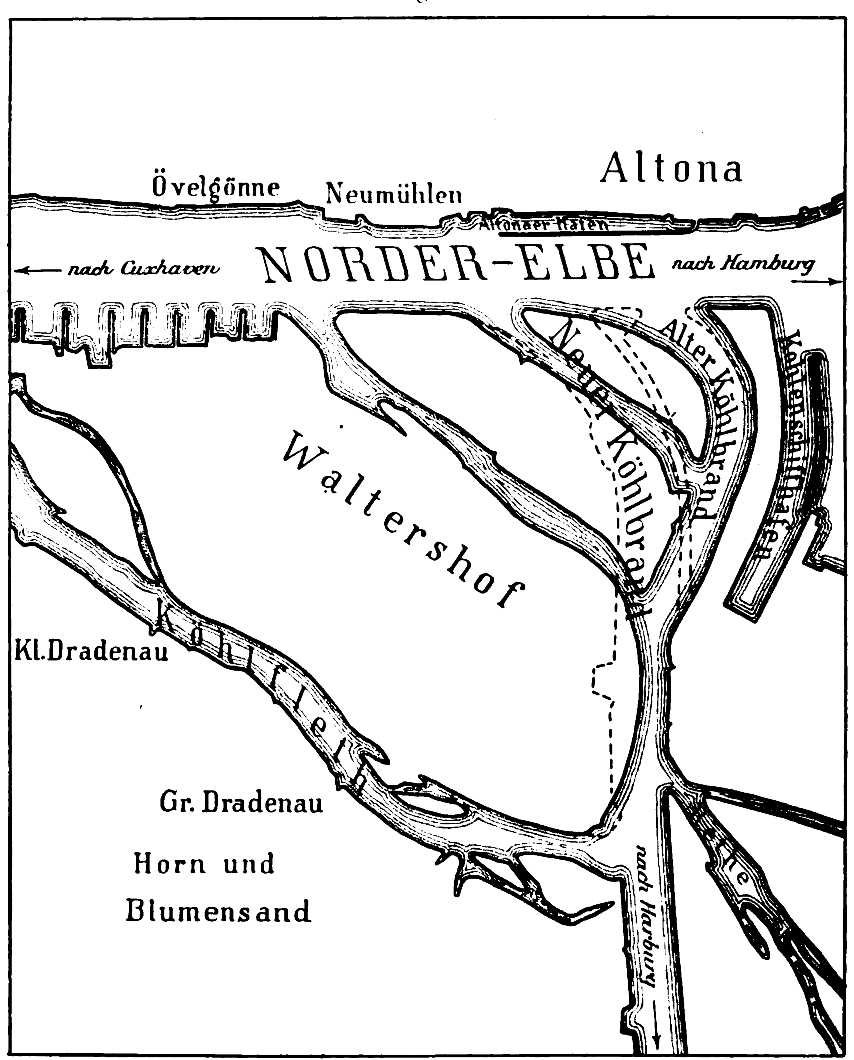
Von Ober-Postpraktikant Kamm in Hamburg.

Der Hamburgische Staat läßt zur Zeit auf den Elbinseln zwischen der Norderelbe und den Elbarmen Köhlfleth und Köhlbrand neue Hafenanlagen bauen, die den schon vorhandenen an Umfang wenig nachstehen werden. Die jetzige und die künftige Gestaltung des neuen Hafengebiets sind aus den Fig. 1 und 2 ersichtlich.

Einen wichtigen Teil der neuen Anlagen bildet der in Fig. 1 gestrichelt angedeutete Kanal »Neuer Köhlbrand«, mit dessen Herstellung schon vor geraumer Zeit begonnen worden ist. Um das neue Hafengebiet an das Wasserleitungsnetz anzuschließen, hat der Hamburgische Staat zur Aufnahme zweier Wasserrohre im neuen Köhlbrand eine etwa 2 m tiefe Rinne ausbaggern lassen, in der auch die Schwachstromkabel für die Feuerwehr sowie Starkstromkabel untergebracht werden sollten. Diese Baggerrinne wurde der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für ihre Zwecke unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Die spätere Ausbaggerung einer besonderen Rinne für die Fernsprechkabel hätte recht bedeutende Kosten erfordert; die Verwaltung entschloß sich daher, obwohl die Hafenanlagen erst im Entstehen begriffen sind, die vom Hamburgischen Staate hergestellte Baggerrinne mitzubenutzen und gleich so viele Kabel auszulegen, wie zur Anschließung des ganzen neuen Hafengebiets an das Fernsprechnetz für absehbare Zeit voraussichtlich erforderlich sein werden.

Der Bedarf an Kabeladern wurde mangels sonstiger zuverlässiger Unterlagen auf Grund der Verhältnisse im alten Hafengebiete berechnet und auf 2000 Doppeladern bemessen. Es waren dann 8 250-paarige Fernsprechflußkabel auszulegen. Kabel mit mehr Adern zu verwenden, empfahl sich nicht, weil bei der Auslegung solcher Kabel wegen ihres großen Gewichts und ihrer geringen Biegsamkeit mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten zu rechnen gewesen wäre.

Fig. 1.

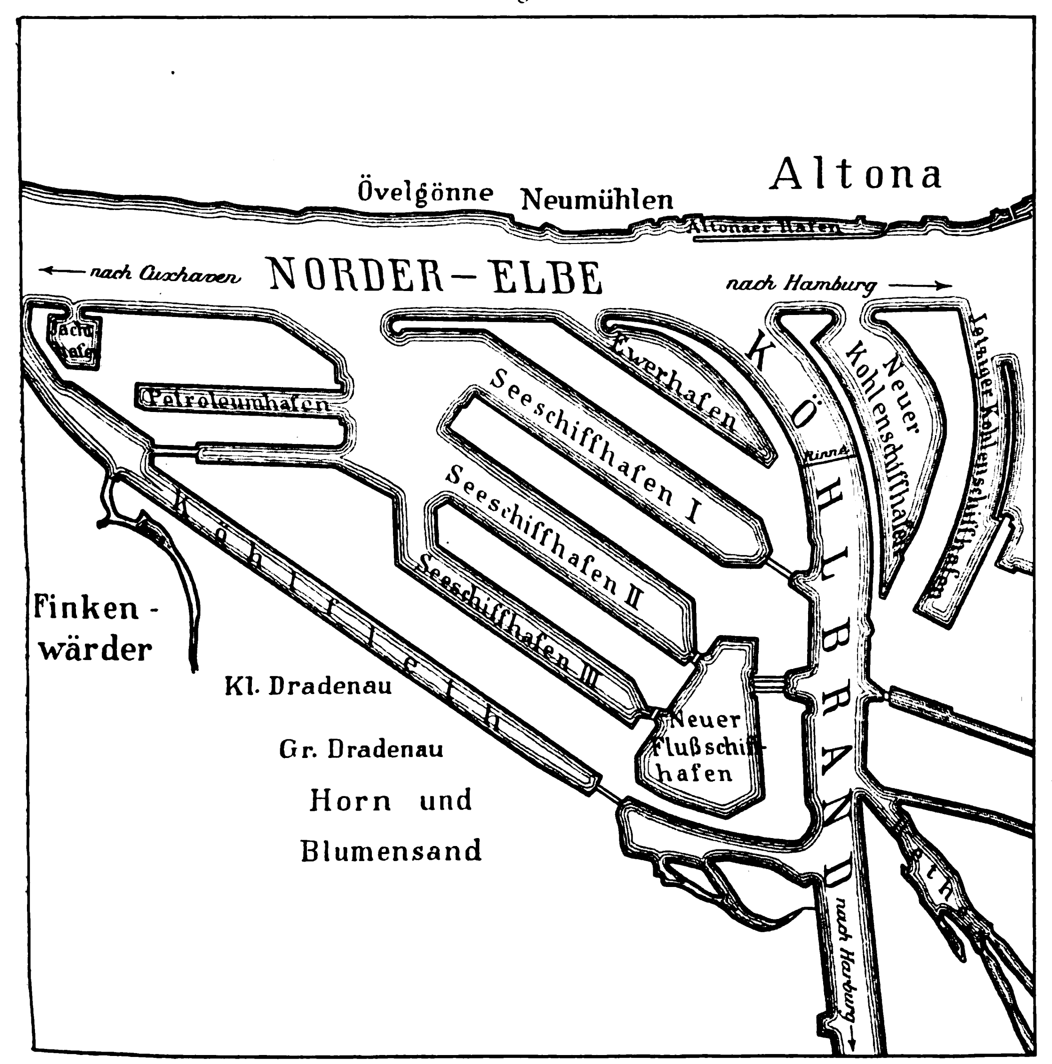


Der neue Köhlbrand ist im Zuge der Baggerrinne an der Sohle 366 m breit, die Länge der Kabel wurde daher unter Berücksichtigung des Abtriebs und der Höhe der Uferböschungen auf je 416 m bestimmt.

Die Herstellung der Kabel und die Leitung der Auslegungsarbeiten wurden der Firma Siemens & Halske A.-G. Wernerwerk in Nonnendamm bei Berlin übertragen. Die Firma hatte einen Ingenieur und die nötigen Monteure zu

stellen, die sonst erforderlichen Hilfskräfte wurden dem Personal der Fernsprech-Bauabteilung in Hamburg entnommen. Die Bauart der Kabel entspricht im allgemeinen der der gewöhnlichen Fernsprechanschlußkabel. Der Bleimantel hat eine Schutzhülle aus einer zwischen zwei Kompositionsschichten gebetteten Papierlage und einer imprägnierten Juteumspinnung erhalten. Darüber liegt eine einfache Bewehrung aus 40 ⟍-förmigen Profildrähten von ungefähr

Fig. 2.

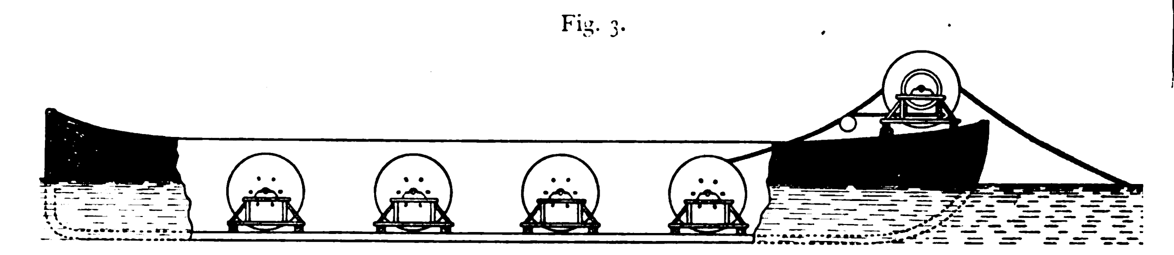


6 mm Höhe, die von einer zwischen zwei Asphaltschichten gebetteten Jutelage umgeben ist. Der äußere Durchmesser der Kabel beträgt etwa 86 mm, das Gewicht für 1 m etwa 21,4 kg.

Die Kabel sind von der Fabrik auf dem Wasserweg in einem sogenannten Oberländer Kahne von etwa 400 t Tragfähigkeit versandt worden. Der Kahn mußte verhältnismäßig groß gewählt werden, weil er wegen des damals herr-

schenden niedrigen Wasserstandes der zu befahrenden Flußläufe nicht über 80 cm Tiefgang haben durfte. Da sich die Arbeitstelle an Deichen befand, die im Bau begriffen und für die Aufstellung sowie Fortbewegung schwerer Lasten noch ungeeignet waren, wurde das Beförderungschiff zugleich als Legeschiff ausgerüstet. Um die Kabel bei der Auslegung jederzeit sicher in der Gewalt zu haben, wurde im Vorderteile des Schiffes eine Auslegetrommel mit Bremsvorrichtung eingebaut, mit der sich das Ablaufen der Kabel regeln ließ. Die Anordnung der Kabeltrommeln und der Auslegetrommel ist aus den Fig. 3 und 4 zu ersehen. Im Hinterteile des Schiffes konnte die Auslegetrommel

Fig. 3.

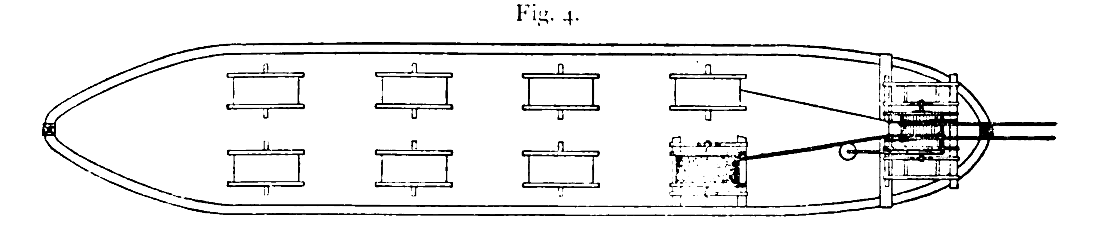


wegen der Kajüte und der Steuervorrichtung nicht untergebracht werden, das Schiff mußte daher bei der Kabelauslegung mit dem Steuer nach vorn fahren.

Die örtlichen Verhältnisse waren für die Auslegungsarbeiten ungünstig. Der Köhlbrand ist tief, der Wasserstand wechselt andauernd; an] den Tagen der Kabelauslegung schwankte er bei Ebbe und Flut zwischen 12 m und 17,46 m. Es mußten deshalb bewegliche Landungsgelegenheiten eingerichtet werden. Die Uferböschungen sind zudem hoch, ziemlich steil und von schlechter Beschaffenheit. Im weiteren wurde die Landung der Kabel dadurch erschwert, daß das Legeschiff mindestens 20 m vom Ufer entfernt bleiben mußte, um Beschädigungen der bereits ausgelegten Wasserrohre zu vermeiden.

Mit der Auslegung der einzelnen Kabel wurde auf der Hamburger Seite begonnen, weil am Hamburger Ufer wesentlich längere Kabelstücke zu landen

Fig. 4.



waren als auf der Waltershofer Seite, das Landen der Kabel auf der Abfahrtseite aber weniger umständlich war als auf der Ankunftseite. Für die Landung wurden Pontons und Schlängel, d. s. etwa 2 m breite floßähnliche Balkenlagen, mit untergebundenen Fässern von großer Tragfähigkeit benutzt. Die Schlängel wurden zwischen dem Legeschiff und Rammpfählen festgemacht und dienten den Arbeitern als Brücke beim Versenken und Landen des Kabelendes. Die Rammpfähle waren in der Baggerrinne in Abständen von 17 bis 20 m zur Auslegung der Wasserrohre eingerammt und sind erst entfernt worden, nachdem die Flußkabel ausgelegt waren.

Fig. 5.

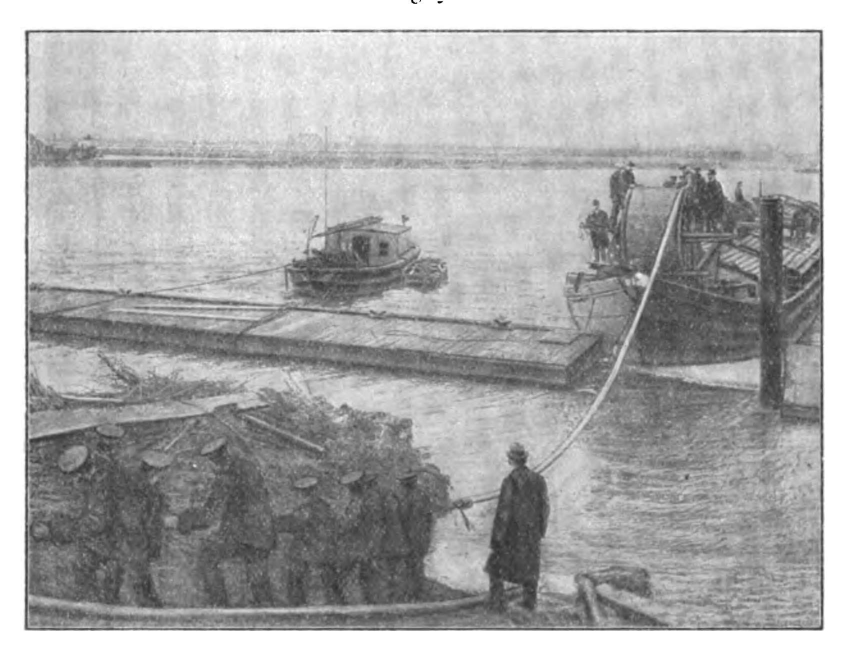
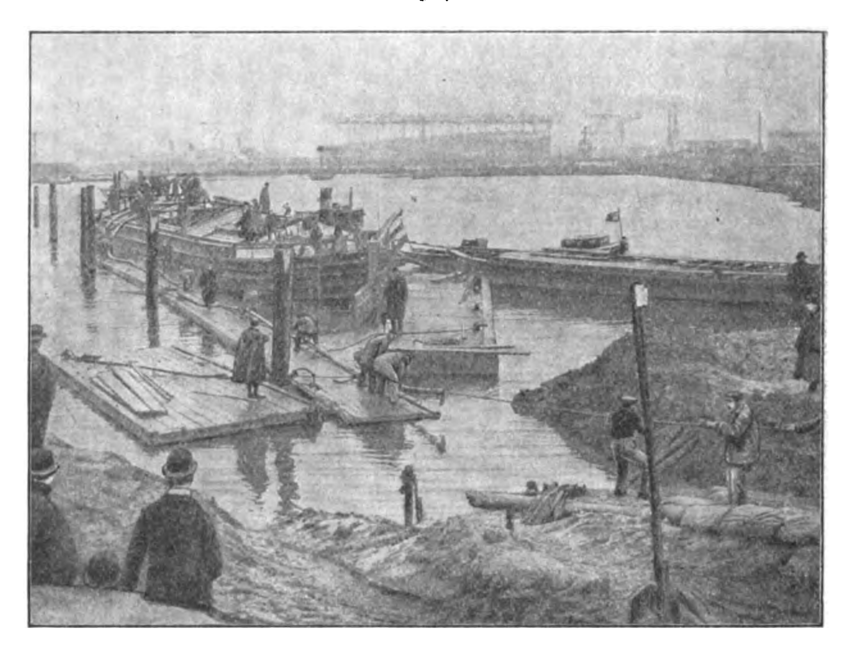


Fig. 6.

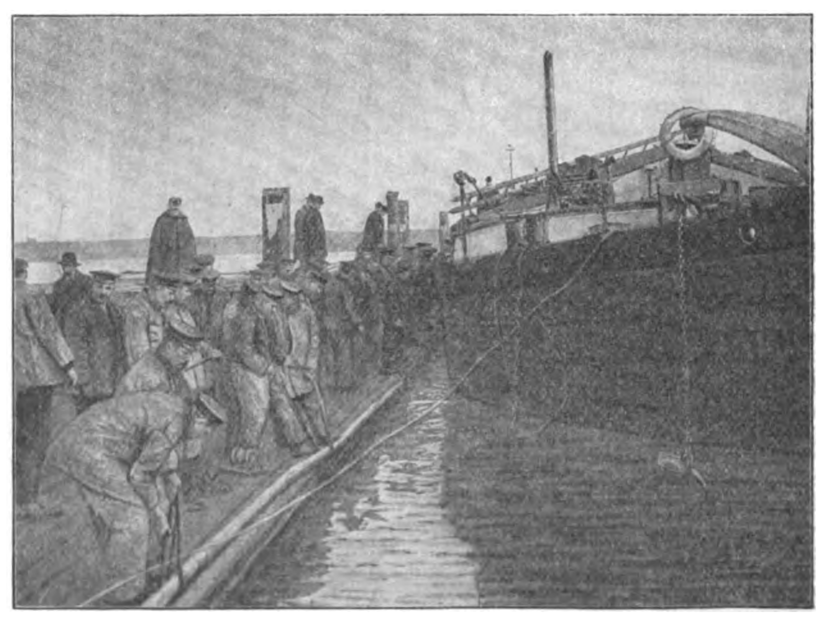


Fig. 7.



Beim Beginne der Auslegungsarbeiten wurde das Kabelende zunächst auf die Auslegetrommel gebracht und mit Zugleinen über die Trommel hinweg ans Land gezogen (Fig. 5). Die Uferböschungen hinauf wurden die Kabel durch Arbeiter getragen; diese wurden durch Leute unterstützt, die auf der Deichkrone aufgestellt waren und das Kabel an Leinen hinaufzogen. Hierauf wurde

Fig. 8.



das Kabel mit 4 mm starkem Eisendraht an einem tief eingegrabenen Balkengerüste festgelegt und an einem starken, gut verankerten Flaschenzuge befestigt (Fig. 6).

Die darauf folgende Auslegung durch das Wasser nach dem anderen Ufer ging ohne Schwierigkeiten vor sich. Ein Schleppdampfer zog das Legeschiff langsam an der Pfahlreihe entlang; nach der Ankunft am anderen Ufer legte sich der Dampfer an die der Pfahlreihe abgekehrte Seite des Schiffes und schob es noch so weit vorwärts, als es ohne Gefährdung der Wasserrohre möglich war. Die Kabel glitten leicht über die Auslegetrommel ins Wasser; das Ablaufen mußte durch Bremsen oder Nachlassen der Trommel nach dem Gange des Dampfers geregelt werden. Die Überfahrt hat für jedes einzelne Kabel nur 5 bis 10 Minuten gedauert.

Am schwierigsten und zeitraubendsten war das Landen der Kabel auf der Waltershofer Seite. Der Kabelrest von etwa 100 m mußte ganz von der Kabeltrommel abgewickelt werden. Zunächst wurde das Kabel im Vorderteile des Schiffes an einem starken Zapfen und außerdem an der Stahltrosse der Ankerwinde festgelegt, an der es vor dem Überbordgeben bis auf den Wasserspiegel hinabgelassen werden konnte. Durch diese Befestigungen ließ sich der Zug des bereits versenkten größeren Kabelstücks, soweit erforderlich, abfangen. Nachdem die Hilfsfahrzeuge in der aus Fig. 7 ersichtlichen Weise zusammengefügt waren, wurde der von der Trommel abgerollte Kabelrest auf dem Schiffe und den Hilfsfahrzeugen ausgelegt. Alsdann wurde das Kabel an Land gebracht, gerade gezogen und in einem großen Flaschenzuge befestigt. Auf den Schlängeln wurde nunmehr längs des Kabels eine Reihe Arbeiter aufgestellt, von denen je zwei an einer gemeinsamen Leine das Kabel ins Wasser hinabzulassen hatten, nachdem das Schiff mit den Händen 10 bis 15 cm von den Schlängeln abgedrückt worden war, um den nötigen Spielraum für das Kabel zu gewinnen. Das Kabel wurde von der Spitze des Schiffes aus allmählich hinabgelassen (Fig. 8) und nach der Versenkung mit Hilfe des Flaschenzugs am Lande mit mäßiger Kraft angezogen.

Zur Prüfung der Kabellage ist die Kabelstrecke nach der Auslegung der einzelnen Kabel von einem Taucher begangen worden. Nur in zwei Fällen hat es sich als notwendig ergeben, die Kabel durch kräftiges Nachziehen mit dem Flaschenzuge gerade zu recken.

Die Kabelauslegung hat vom 17. bis 19. November 1911 gedauert. Am ersten Tage wurden 2, an den beiden anderen Tagen je 3 Kabel ausgelegt. Die Kosten für die Beschaffung und Auslegung der 8 Flußkabel belaufen sich auf etwa 60 000 Mark.

Die preußischen Postämter beim Rückzuge Napoleons aus Rußland im Winter 1812/1813.

Nach den Akten des vormaligen General-Postamts bearbeitet von Sautter, Ober- und Geh. Postrat a. D. in Berlin.

Zu Anfang Juni des Jahres 1812 berichteten das Hof-Postamt in Königsberg (Pr.) und das Postamt in Memel dem General-Postamte, daß der kommandierende General des preußischen Armeekorps v. Grawert auf Veranlassung des französischen Marschalls Davoust, Fürsten v. Eckmühl, die Zurückhaltung



der gesamten nach Rußland bestimmten Briefschaften angeordnet habe. Wenige Tage danach lief vom Postamt in Memel die Nachricht ein, daß wegen der Zurückhaltung der Reitpost nach Rußland die fällige Reitpost nach Preußen von russischer Seite in Polangen zurückgehalten worden sei. Damit waren die Verkehrsbeziehungen zwischen Preußen und Rußland einstweilen unterbrochen. Es war das Vorspiel zu dem nahe bevorstehenden Friedensbruche zwischen Frankreich und Rußland. Das General-Postamt erstattete dem Staatskanzler Freiherrn v. Hardenberg und dem Geheimen Staats- und Kabinetts-Minister Grafen v. d. Goltz von diesem wichtigen Vorgange schleunigst Anzeige mit dem Anheimstellen der Prüfung, ob wegen Aufhebung der den Handel und Verkehr so schwer beeinträchtigenden Briefsperre unter den obwaltenden Umständen irgend etwas geschehen könne. Es erwähnte dabei, daß zweifellos nunmehr die russischen Postämter die dem preußischen Grenz-Postamte Memel schuldigen Postgelder in Höhe von 40 000 Thalern nicht bezahlen würden, was »besonders unter den dermaligen Umständen ein höchst unangenehmes Ereignis für die General-Postkasse sein werde«. Schon am 16. Juni teilte Minister v. d. Goltz dem General-Postamte mit, er habe die Angelegenheit sofort mit dem französischen Gesandten am Berliner Hofe, Grafen de St. Marsan, besprochen und aus dieser Unterredung die Überzeugung gewonnen, daß die von dem französischen Befehlshaber verfügte Hemmung des Postverkehrs eine dem wahrscheinlichen Ausbruche des Krieges zwischen Frankreich und Rußland vorangehende Maßregel militärisch-politischer Natur sei, gegen die sich, so nachteilig sie auch für das preußische Postinteresse und für das gesamte Publikum sei, nichts ausrichten lasse. Was die Berichtigung der von den russischen Postämtern schuldigen Postgelder in Höhe von 40 000 Thalern betreffe, so könne deren Zahlung durch den Abbruch des Postverkehrs zwar verzögert, indes nicht gänzlich aufgehoben werden. Die Berechnung zwischen den beiderseitigen Postkassen werde bis zur hergestellten Ruhe vorbehalten bleiben müssen.

Einige Tage später (22. Juni) verkündete Napoleon von seinem Hauptquartier in Wilkowisky aus die Eröffnung des »zweiten polnischen Krieges« und überschritt am 23. Juni den Niemen. Das ungeheuere Ringen hatte begonnen.

Als das Jahr 1812 sich dem Ende näherte, drangen dumpfe Gerüchte von den Niederlagen und dem Rückzuge der großen französischen Armee über die preußische Grenze. Am 15. Dezember berichtete der Hof-Postdirektor, Geheimer Rat v. Madeweis, in Königsberg an das General-Postamt über die Kriegsereignisse und bat um Verhaltungsmaßregeln für den Fall eines Einmarsches der Russen. Er erhielt den Bescheid, daß das Hof-Postamt bei der etwa wirklich eintretenden Annäherung russischer Truppen sich aller Gelder entledigen und solche nebst den Kautionsurkunden und anderen Papieren von Wichtigkeit nach Berlin einsenden, die Pferde, Wagen und Posthaltereigerätschaften, die königliches Eigentum seien, vorerst nach Marienwerder in Sicherheit bringen, der Hof-Postdirektor selbst aber mit seinem gesamten Personal unter allen Umständen auf seinem Posten verbleiben solle. Zu dieser Anordnung hatte der Staatskanzler Freiherr von Hardenberg seine Genehmigung erteilt. In dem nämlichen Sinne wurde an alle übrigen Postämter verfügt, die um Anweisung wegen ihres Verhaltens dem Einmarsche der Russen gegenüber baten. Das Verbleiben der Beamten auf ihren Posten galt als unerläßliche Bedingung. Unterm 28. Dezember hob das General-Postamt mit Genehmigung des Staatskanzlers die Gewährleistung für die mit der Post zu versendenden Gelder innerhalb der Provinz Preußen ganz auf und beschränkte sie für Geldsendungen aus den diesseits

der Weichsel gelegenen Provinzen nach der Provinz Preußen auf die Beförderungstrecke bis Danzig und Marienwerder. Die eingelaufenen Nachrichten ließen diese Maßregel als durchaus notwendig erscheinen.

Zu jener Zeit berichteten die preußischen Postämter dem General-Postamte, weil sie diesem unmittelbar unterstellt waren. Sie hatten allmonatlich einen Bericht zu erstatten, worin nicht nur die postalischen Vorgänge zu melden, sondern auch die politischen Ereignisse mitzuteilen waren. Bei besonders wichtigen Vorkommnissen war sofort zu berichten. Man nannte diese Berichte »Zeitungsberichte«*), auch »Neuigkeitsberichte«. Aus der denkwürdigen Zeit des Rückzugs des französischen Heeres aus Rußland im Winter 1812/1813 gewähren die Zeitungsberichte der Postämter in den östlichen Provinzen der preußischen Monarchie ein interessantes Bild der Zustände und Ereignisse.

Das erste Postamt, das den Einmarsch der Russen meldete, war das in Gumbinnen, das am 26. Dezember 1812 berichtete, es seien am Tage zuvor um 8 Uhr früh 60 Kosaken von Tilsit her kommend in die Stadt eingerückt. Nie sei wohl eine so strenge Mannszucht gehalten worden wie bei diesen Truppen. Sie dürften das Eigentum von niemandem anrühren, keiner von ihnen frage nach den öffentlichen Kassen; in einer Proklamation, die heute gedruckt erscheinen werde, kündigten sie sich ganz wie Freunde an, und ihr Zweck, weshalb sie die preußischen Staaten beträten, sei einzig der, die Trümmer der Armee des allgemeinen Feindes gänzlich zu vernichten. Für die Posten werde das Postamt Sicherheitskarten erhalten; es habe auch bereits gestern bewirkt, daß Posten nach den Städten Goldap, Darkehmen, Stallupönen und Pillkallen hätten abgehen können. Diese Posten seien unangefochten zurückgekommen, so daß es scheine, als ob für die Posten hier keine Gefahr bestehe. Die angekündigte Proklamation, der ein Armeebefehl vom 3./15. Dezember 1812, unterzeichnet vom Generalstabschef des russischen Korps Wittgenstein, beigefügt war, erschien in der Tat. Sie gipfelt in der Versicherung: »Wir Russen kommen als gute Nachbarn und Freunde in der alleinigen Absicht, den gemeinsamen Feind, dessen ungeheuere Armee wir bis auf kleine Überbleibsel vernichtet haben, so wie aus Rußland nun auch aus Preußen zu verjagen. Euer Eigentum soll uns heilig sein, Euer Land nach Beendigung des Krieges von uns wieder geräumt werden.« Das Urteil über die vortreffliche Haltung der russischen Truppen wurde von vielen Postämtern bestätigt. Bezeichnend ist eine Stelle aus dem Zeitungsberichte des Postamts in Braunsberg vom 2. Februar, die lautet:

> »Das Einrücken der Russen in unsere Stadt sowie in alle Ortschaften der Umgegend geschah ganz in demselben Geiste, wie die schon früher erlassenen Proclamationen aussprechen. Ruhe und Ordnung ließen auch nicht im mindesten glauben, daß wir in die Gewalt des Feindes geraten waren, und bis jetzt scheint Preußen eben nicht Ursache zu haben, sich über den schnellen Wechsel des Schicksals zu beschweren.«

Im schroffen Gegensatze hierzu steht eine Nachricht in dem Berichte des Postamts in Rastenburg, daß die flüchtenden französischen Truppen die Ein-

*) Abschn. I, § 4 der preußischen Postordnung vom 26. November 1782 bestimmt: Nicht weniger sollen die Postämter von den in ihren Gegenden vorfallenden Merkwürdigkeiten, zumal wenn solche auf das Postwesen einigen auch nur entfernten Bezug haben, dem General-Postamte sofort unverzüglich Bericht erstatten. Wenn indessen die Vorfälle von keiner dringenden Erheblichkeit sind, so kann zwar darunter bis zu dem, wenigstens mit Ablauf jedes Monats zu erstattenden Zeitungsbericht Anstand genommen werden.



wohner sehr hart mitgenommen und ausgeplündert hätten, wodurch natürlich der gerechte Haß gegen die französische Nation immer noch höher steigen müsse.

Nicht weniger günstig lauteten die Nachrichten über die große Rücksicht, die durch die russischen Militärbehörden auf den preußischen Postdient genommen wurde. So konnte das Postamt Konitz gegen Ende Januar mit der Wiederherstellung der Posten auf dem westpreußischen Kurse zwischen Konitz und Marienwerder über Tuchel mit Erfolg vorgehen. Als der mit der Einrichtung des Betriebs betraute Beamte, Postsekretär Lewecke, von dem russischen Kommandeur in Tuchel Sicherheitsbriefe für die Posten verlangte, erwiderte ihm dieser, die seien gar nicht nötig, die preußischen Posten würden von den Russen überall respektiert. Anfang Februar erließ der russische Oberbefehlshaber, General-Feldmarschall Fürst Kutusow v. Smolensk, eine Verordnung zum Schutze des Postwesens im Königreiche Preußen und dem Herzogtume Warschau. Es war darin bestimmt, daß die Posthäuser von aller Kriegseinquartierung befreit, die Posthalter mit ihren Untergebenen keinen Kriegslasten unterworfen sein sollten, und daß niemand, wes Standes und Ranges er auch sei, ohne einen Postpaß Postpferde nehmen oder sich Furage oder was sonst zur Post gehöre, anmaßen dürfe. Die ganze Einrichtung und Unterhaltung der Posten bleibe in allen ihren Teilen bei den Grundsätzen, auf denen sie vor dem Einrücken der kaiserlich russischen Truppen aufgebaut gewesen sei. Alle Reisenden ohne Ausnahme seien verbunden, die in den festgesetzten Tarifen bestimmten Post- und anderen Gelder zu bezahlen, und zwar sogleich, wann sie die Pferde verlangten; denn ohne dies habe niemand ein Recht, solche zu fordern. Zur schnellen Beförderung der Kuriere seien auf jeder Poststation 15 taugliche und wohlunterhaltene Fuhrwerke mit 2 Vorspannpferden aufzustellen, die einzig zum Dienste der Kuriere gebraucht werden sollten, in deren Postpaß erwähnt sei, daß sie in höchst dringenden Kriegsangelegenheiten reisten. Zur Einschreibung aller Reisenden sei auf jeder Station ein eigenes Buch zu halten, das der Inspektor der Feldposten, Oberst Doliwa Dobrowolsky, liefern werde. Dieses Buch diene für die Reisenden zugleich als Beschwerdebuch. Jeder Selbsthilfe und Gewalt müßten die Reisenden sich enthalten, während umgekehrt die Posthalter und Aufseher verbunden seien, mit den Reisenden höflich und anständig umzugehen. Sollte aber ein Reisender ihnen Beleidigungen zufügen, so hätten sie sich mit ihrer Beschwerde an die Behörden zu wenden, seitens deren die Schuldigen nicht ohne die verdiente Strafe bleiben würden.

Ungeachtet dieser wohlmeinenden Bestimmungen kamen natürlich auch Ausschreitungen russischer Militärpersonen gegen den Postbetrieb vor. Über eine solche berichtete unterm 10. Januar 1813 das Postamt in Pr. Holland, wo die Kosaken einem von der extrapostmäßigen Beförderung eines russischen Offiziers zurückkehrenden Postillion Pferd und Kalesche weggenommen hatten. Auf Anzeige wurde das geraubte Gut alsbald zurückgegeben. Als die Russen gegen Berlin vorrückten, fanden auch Eingriffe der russischen Militärbehörden in das Briefgeheimnis statt. Am 19. Februar erstattete der Postkommissar Petitjean aus Werneuchen dem General-Postamte die Anzeige, daß der Befehlshaber einer Kosakenabteilung, Oberst Brenkendorff, die mit den eingetroffenen Estafetten angekommenen Briefe habe erbrechen lassen. Die mit der Fahrpost von Königsberg nach Berlin eingegangenen Briefbeutel seien von den russischen Offizieren geöffnet und zahlreiche darin enthaltene Briefe erbrochen worden. Auch hätte der russische Kommandeur mehrere Offiziere als Kuriere abgefertigt, ohne die Postgelder zu entrichten.

Am 23. Februar traf in Berlin eine am 20. Februar von Breslau abgefertigte Estafette ein, die laut Bericht des Postamts Müncheberg auf

Befehl eines russischen Generalmajors dort erbrochen worden war zum Zwecke der Durchforschung der in der Estafettentasche enthaltenen Briefschaften. Sämtliche Briefe, darunter mehrere königliche Handschreiben, trafen ihres Siegelverschlusses beraubt in Berlin ein. Das General-Postamt erstattete von diesem bedenklichen Vorgange dem Kabinetts-Minister Grafen v. d. Goltz Anzeige.

Obwohl nach der Kutusowschen Verordnung die Postämter von jeder Einqartierung und Kriegslast befreit sein sollten, mußten die Posthäuser, die ja meist die ansehnlichsten Gebäude am Orte waren, zu jener Zeit nicht selten eigenartige Gäste beherbergen: kriegsgefangene Franzosen von hohem Range.

Im Zeitungsberichte des Postamts Oranienburg für den Monat Februar lesen wir, daß die Russen für gut befunden hätten, das Posthaus, weil es das vorzüglichste sei, mit gefangenen französischen Generalen und sonstigen hohen Offizieren zu belegen, außerdem aber auch drei hohe Staatsbeamte im Posthause gefangen zu halten, nämlich: das Mitglied der französischen Gesandtschaft in Berlin, Chargé d'affaires Lefèbre, den westfälischen Gesandten Baron v. Linden und den spanischen Gesandten Don Urquijo. Es scheint, daß man russischerseits die Verpflegung der Gefangenen den Postamtsvorstehern überließ. Wenigstens berichtet der von Oranienburg, daß die Bewirtung der sämtlichen hohen Gefangenen zum Teil von ihm selbst, zum Teil von dem Hauswirt und einem bemittelten Nachbar besorgt worden sei.

Das größte Interesse erregen die Berichte der preußischen Postämter über die gewaltige Inanspruchnahme des Postdienstes durch die hohen Offiziere des flüchtenden französischen Heeres, über den trostlosen Zustand der aus Rußland kommenden französischen Truppenteile und über die schrecklichen Ereignisse, die sich vor den Augen der Postamtsvorsteher, mitunter in den Posthäusern selbst, zutrugen. Diese Bekundungen von Augenzeugen in amtlicher Stellung haben geschichtlichen Wert.

So berichtet das Postamt in Insterburg unterm 22. Dezember 1812, es sei beinahe unglaublich, mit welcher Schnelligkeit der Rückzug der französischen Armee durch Litauen vor sich gegangen sei. In der Zeit vom 16. bis 21. Dezember sei der Andrang von Extrapost-Reisenden so stark gewesen, daß nicht Pferde und Menschen genug zu ihrer Fortschaffung hätten aufgetrieben werden können. Nach bangen und sorgenvollen Tagen und Nächten sei dies zwar alles überstanden, und man würde allmählich zur vorigen Ordnung zurückkehren können, wenn nicht neue furchterregende Nachrichten von der Ankunft russischer Truppen sich im Publikum verbreiteten, so daß man in großer Sorge wegen einer traurigen Zukunft leben müsse. Unter dem gleichen Tage meldet das Postamt Marienburg, der Andrang von durchreisenden hohen und niederen Militärpersonen verschiedener Nationen nehme dermaßen zu, daß man kaum noch die gewöhnlichen Dienstgeschäfte erledigen könne. Das kaiserlich französische Feldpostamt unter Aufsicht des General-Postkommissars Boudin sei da eingetroffen und bleibe bis auf weitere Order da stehen. Hohe französische Militärs seien in Marienburg bereits angekommen, oder ihre Ankunft stehe unmittelbar bevor: so der Herzog v. Abrantes, der Fürst v. Eckmühl und der König v. Neapel. Einem strengen Befehle des Gouverneurs von Preußen, Generals Baillet la Tour, gemäß sei mit vieler Mühe eine große Zahl von Pferden zur Beförderung von Extraposten, Kurieren und Estafetten zusammengebracht worden, und bis jetzt sei es auch gelungen, alle Ansprüche zu befriedigen; aber am 19. und 20. sei es doch nicht möglich gewesen, die Berliner Fahrpost ordnungsmäßig weiter zu befördern, so daß diese 22 Stunden in Marienburg habe liegen

bleiben müssen. Der Postamtsvorsteher und seine Untergebenen seien wenigstens 8 Nächte nicht zum Schlafen gekommen, das Gewühl von Personen im Postbureau, die Postpferde verlangten, sei zu grenzenlos gewesen. In diesen beiden Berichten ist auffallenderweise noch kein Wort über die schlimme Verfassung, in der sich das französische Heer befand, gesagt, so daß man danach annehmen könnte, der Rückzug habe in leidlicher Ordnung stattgefunden. Um so packender ist die Schilderung des Zustandes der französischen Heerestrümmer in den Berichten anderer Postämter, die sich sehr freimütig darüber äußerten.

»Die französisch kaiserliche und alliierte Armee — so berichtet am 22. Dezember das Postamt Rastenburg — befindet sich in einer gänzlichen Deroute und ist so gut als gänzlich aufgelöst zu betrachten. Hier sind nur höchstens 2000 Mann passiert, alles durcheinander ohne Commando, ohne Waffen, ohne Bagage. Mancher General und Ober-Offizier geht zu Fuß, der kein Geld hat, Extrapostpferde zu nehmen, oder eine Fuhre zu mieten. Die Gemeine einzeln oder truppweise, von manchem Regiment der Rest von 10 bis 20 Mann ohne Gewehre. Mancher hat einen Mantelpelz oder Frauenpelz in lächerlichem Aufzuge. Die Blessierten, Kranken oder Erfrorenen werden durch Vorspann fortgeschafft, es bleiben aber davon aller Orten welche zum Begraben zurück. Jedem Einzelnen ist die Nase erfroren, größtenteils Hände und Füße, so daß kaum die Hälfte dieser Menschen zum ferneren Dienste mehr tauglich sein dürfte.«

Wenige Tage später meldet Rastenburg:

> »Noch immer schleppen sich französische p. p. Soldaten, größtenteils krank und elend, durch, welche aber schon alle in den Händen der Kosacken gewesen sind, die sie völlig nackt gemacht haben. Diese Menschen und ihr Elend anzusehen, rührt gewiß jedes fühlende Menschenherz. Da es nicht möglich ist, sie alle durch Fuhren fortzuschaffen oder Hilfe zu leisten, so kommt der größte Teil elend um.«

Unterm 29. Dezember sandte das Postamt in Marienburg einen Bericht, der sich im Unterschiede von der früheren Meldung ausführlich über den trostlosen Zustand der auf dem Rückmarsche befindlichen französischen Armee ausspricht. »Noch immer — so heißt es darin — dauert das Gewühle von Extraposten und Kurieren ohne Aufhören. Tag und Nacht ist die Straße mit allerlei Truppen besät, die in den allerschlechtesten Umständen herumirren, ohne zu wissen, wohin sie sich wenden sollen. Die Kavallerie ohne Pferde und Gewehre, ebenso die Infanterie mehrerenteils mit erfrorenen Füßen. Das Elend ist für die Menschheit groß und viele sterben den fürchterlichsten Tod. So zum Beispiel vorgestern kam die Bedienung des französischen Kaisers von der kleinen Equipage aus 4 Personen bestehend an, die aus dem Schlitten hinaus in das Postbureau getragen werden mußten, und kaum befanden sie sich darin, so starb einer eine halbe Stunde nachher am Brande, weil die Hände und Füße total erfroren waren. Diese Auftritte finden häufig statt, und selbst große Generäle und andere Offiziere haben ein gleiches Schicksal. Der Marschall Lefebvre, Herzog von Danzig, ging vorgestern mit 3 ordinären Schlitten, die von den Hilfsanspännern für die Post gestellt worden sind, von Elbing kommend hier nach Danzig durch, und so reiset alles ohne Bagage zurück.

Die Strapazen sind hier grenzenlos, da hier alles kreuzet und sich teils nach Danzig, teils nach Marienwerder trennt; es ist ein Zusammenfluß von Menschen, der nicht zu beschreiben ist.«



Ein nicht minder eindrucksvolles Bild der Begebenheiten in jener denkwürdigen Zeit liefert uns der Zeitungsbericht des Postamts in Braunsberg für Dezember 1812.

»In dem verflossenen Monat — so heißt es darin — hatte die Kälte einen so hohen Grad erreicht, daß auch die ältesten Einwohner sich nicht zu erinnern wissen, um diese Zeit einen so strengen Winter erlebt zu haben. Wir hatten in der zweiten Hälfte des Monats Tage und Nächte, in welchen die Kälte 24 bis 26° erreicht hatte. Die Ereignisse bei der großen französischen Armee nach ihrer Ankunft bei Wilna verursachten seit der Mitte des Dezember eine ungewöhnliche Lebhaftigkeit auf allen Straßen; ein Jeder, vom höchsten Rang bis zum gemeinsten Soldaten, suchte, so gut er konnte, die einzige Beute: das Leben, mit dem er, gesund, blessiert oder halberfroren, die unaussprechlichsten Leiden dieses ewig denkwürdigen Feldzugs überstanden hatte, in Sicherheit zu bringen und an den Ufern der Weichsel die erschöpften Kräfte wieder zu stärken. Mehrere Tausend Soldaten von allen Waffen, jedoch größtenteils ohne dieselben, und in die vielartigsten Schutzmittel gegen die Kälte gehüllt, größtenteils die Kavalleristen zu Fuß, durchzogen Stadt und Land, so daß die Zahl, die die hiesige Stadt passierte, gewiß gegen 30 000 Mann beträgt. Alle Nächte hatte die Stadt eine so starke Bequartierung, daß die Wirte öfters 3 bis 4 Billets erhielten; überdies waren fast alle Häuser mit Offizieren aller Grade angefüllt. Reichsmarschälle, Divisions- und Brigade-Generale, Colonels und andere Offiziere waren froh, ein warmes Unterkommen zu finden und begnügten sich an einem Bunde Stroh zur Lagerstatt. Viele dieser Herren kamen ohne eigene Equipage auf gewöhnlichen Postschlitten an, öfters nur mit dem noch versehen, was sie auf dem Leibe hatten oder was sie in Königsberg sich erst neu wieder hatten anschaffen müssen. Dieses denkwürdige Ereignis machte den Lauf der Extraposten und Kuriere ungewöhnlich lebhaft, so daß in 24 Stunden wenigstens 50 Extraposten und 5 bis 8 Kuriere expediert wurden. Vom 12. bis zum 31. Dezember sind allein mit Extrapost 65 Generale von allen Graden durchpassiert, ohne diejenigen, welche mit Vorspann oder selbst eigener Gelegenheit ihre Tour an die Weichsel fortsetzten. Darunter befanden sich der Prinz Adam v. Württemberg und die Marschälle, Herzöge v. Reggio, Belluno, Elchingen, Danzig, Abrantes und Istrien.«

In einigen Berichten ist auch von den deutschen Hilfstruppen die Rede, die Napoleon Heeresfolge nach Rußland leisten mußten. Das Postamt Rastenburg versichert in seinem Berichte vom 22. Dezember: »die mehresten Deutschländer, besonders, welche sich im Postamte Pferde nahmen, erklärten geradehin, wie sie sich lieber tot schießen lassen würden, als noch einmal nach Rußland zu gehen«, und der Postmeister von Oletzko berichtete unterm 25. Dezember: »Täglich kommen hier eine Menge Bundestruppen, teils Bayern, Württemberger p. p. durch, welche von den Kosacken entwaffnet, ausgeplündert und in einem erbärmlichen Zustande sind; sie werden hier aus dem preußischen Magazin verpflegt und marschieren nach der Weichsel zu, wo der Sammelplatz aller Versprengten sein soll.«

Einen sehr interessanten Vorgang berichtete das Postamt Landsberg (Warthe) am 7. Februar. Bei dem Postamte war ein Laufschreiben des Grenz-Postamts in Meseritz vom 1. Februar eingegangen, worin gemeldet wurde, daß der Marschall Davoust, Fürst v. Eckmühl, am 2. Februar früh von Meseritz über Schwerin (Warthe), Landsberg nach Cüstrin reisen werde. Der Fürst werde etwa 12 Extrapostpferde nötig haben, die die Postämter bereit halten möchten. Auf dieses Laufschreiben hatte das Postamt Schwerin die Bemerkung niedergeschrieben, die Postillione hätten ausgesprengt, daß

heute in Landsberg Kosaken oder andere russische Truppen eintreffen würden. Wenn dies der Fall sei, dann möchte das Postamt Landsberg dem Fürsten eine Estafette auf der Straße nach Borkow (am linken Ufer der Warthe gelegen) entgegen senden, damit er nicht in Verlegenheit komme.

Obwohl die russischen Truppen nahe bei Landsberg waren, entsprach der Postmeister Nürnberger diesem Ersuchen nicht und sendete die gewünschte Estafette nicht ab. Er begründet sein Verhalten in seinem Bericht an das General-Postamt folgendermaßen: »Es war mir moralisch unmöglich, der Forderung des Prinzen ein Genüge zu tun, da die russischen Vorposten in allen Richtungen bis auf 1 Meile von der Stadt streiften, ihr Unternehmen ganz eigentlich auf seine Person berechnet schien und ich das Mißlingen desselben durch meine Einmischung wohl schwer abgebüßt haben würde, wenn die Estafette in ihre Hände geraten wäre.«

Davoust wurde trotzdem vor den Nachstellungen der Russen gerettet, indem diese ihm bei Zantoch auflauerten, während er 1 Meile davon bei Borkow das Eis des Wartheflusses überschritten hatte.

Sobald die Nachricht von Davousts Ankunft in Landsberg beim Postamt eingelaufen war, sandte Postmeister Nürnberger den Postschreiber Schmidt nach dem Absteigequartier des Marschalls, dem Gasthofe zur goldenen Krone, um, wie er schreibt, »für prompte Bedienung Sorge zu tragen«. Daß der Postmeister, wie es wohl angezeigt gewesen wäre, sich nicht selbst dorthin begeben hat, erklärt er damit, »daß er, das Eintreffen der feindlichen Truppen alle Augenblicke erwartend, sein Haus und seine Familie nicht habe verlassen wollen«.

In diese Angabe wird man Zweifel setzen müssen, da die russischen Truppen, die übrigens erst am folgenden Morgen 9 Uhr in Stärke von 50 Kosaken in der Stadt erschienen, überall als Freunde auftraten, so daß man vor ihrer Ankunft keine sonderliche Besorgnis zu hegen brauchte. Der eigentliche Grund, der den Postmeister bestimmte, seinen Untergebenen zu entsenden, war wohl die begründete Furcht vor dem Jähzorne des grimmigen Davoust, der denn auch seine ganze Wut an dem unglücklichen Postschreiber ausließ. Dieser wurde, nachdem er einige Worte mit dem Payeur wegen der geforderten Wagenmeistergebühr gewechselt hatte, zu Davoust ins Zimmer gerufen, der ihn wegen Nichtabsendung jener Estafette in gebrochenem Deutsch zur Rede stellte. »Da sich Postschreiber Schmidt — so heißt es in dem Berichte des Postamts — bei seiner Zusicherung verfärbte — welche Zusicherung dieser gegeben hat, ist nicht gesagt — hat ihn der Prinz bei den Haaren genommen und, vorangehend, durch die Wache nach dem Wagen führen und hinaufwerfen lassen. Zugleich hat das vor dem Hause aufmarschierte Detachement sich schußfertig gemacht. In dem nämlichen Augenblicke sind aber auch die vielen versammelten Bürger unruhig geworden; das Geschrei: Schließt die Tore! — hat den Prinzen wankend gemacht, und da ihm der gegenwärtige preußische Major von der Gendarmerie v. Hiller die Gefahr vorgestellt, so hat er seinen Gefangenen losgegeben *). Schmidten hat die Liebe gerettet, die er sich bei dem ganzen Publico durch sein Betragen erworben hat«.

*) Vgl. mit der vorstehenden aktenmäßigen Darstellung die in verschiedenen Punkten davon abweichende dramatische Schilderung des Vorganges bei Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 365/366. Die dort enthaltene Angabe, daß dieser Vorfall mit beigetragen habe zu einem bei der französischen Armee erlassenen Tagesbefehle vom 12. Januar 1813, wonach die Truppenchefs ein wachsames Auge auf die preußischen Postmeister haben sollten, beruht auf einem zeitlichen Irrtume. Die Begebenheit in Landsberg hat sich erst am 2. Februar ereignet.



Am nächsten Morgen traf, nachdem die Kosaken bereits Landsberg besetzt hatten, eine Estafette von Davoust aus Cüstrin an einen Obersten der französischen Armee ein, der sich angeblich in Landsberg aufhalten sollte. Die Estafette fiel natürlich in die Hände des kommandierenden russischen Offiziers.

Aus diesem Anlasse wurde einige Tage später der Postmeister Nürnberger durch den Sekretär des preußischen Provinzial-Verpflegungsdirektors, Regierungsrats Becker in Cüstrin, zu Protokoll vernommen, anscheinend auf Veranlassung des über die Nichtabsendung der verlangten Estafette grollenden Davoust. Die Sache hatte keine weitere Folge. Postmeister Nürnberger schreibt dazu: »Indeß fürchte ich, ruhig in meinem innersten Bewußtsein, die Folge weder des einen noch des anderen Vorfalls, sondern bin im Vertrauen auf Gott und meine gerechte Sache fest entschlossen, im Falle Gewalt gegen mich gebraucht werden sollte, solche mit Gewalt zu vertreiben.« Was damit gesagt sein soll, ist nicht recht klar. Jedenfalls steht diese grimmige Entschlossenheit stark im Widerspruch mit dem kleinmütigen Verhalten des Postmeisters bei der Anwesenheit Davousts, wo er, statt seine Handlungsweise selbst zu vertreten, einen Untergebenen vorschob, der in Lebensgefahr geriet.

Wir möchten diese Darstellung schließen mit einem Satze in dem Zeitungsberichte des Postamts Königsberg (Neumark) für Februar, aus dem die ehrliche, patriotische Begeisterung des Berichterstatters spricht:

> »Der Zufluß der freiwilligen Jäger durch hiesige Stadt zum Corps des Generals v. Bülow ist unbeschreiblich groß gewesen. Selbst junge Männer, die in einem Amte standen, oder welche Grundbesitzer waren, sind aufgebrochen und Alle scheint der beste Geist zu beseelen.«

Das Postwesen in China im Jahre 1910.*)

Von Ober-Postinspektor H. Klär in Berlin.

Der von der chinesischen Postverwaltung für das Jahr 1910 veröffentlichte Rechenschaftsbericht**) ist der erste, der nach dem Übergange der Post in die Verwaltung des chinesischen Post- und Wegeministeriums erstattet worden ist. Wir entnehmen dem Berichte folgendes.

Das Berichtjahr ist reich an politischen Ereignissen von großer Tragweite gewesen. Die Postverwaltung ist jedoch dadurch in ihrer Entwicklung nicht beeinträchtigt worden; sie hat heute bereits mehr als 5 300 Anstalten, die zumeist an Orten von geographischer oder handelspolitischer Bedeutung eingerichtet sind. Die Entwicklung des Postwesens ist jetzt soweit fortgeschritten, daß man dazu übergehen kann, auch kleine Städte und das platte Land sowie die vom Verkehr bisher unberührt gebliebenen Gegenden mit Posteinrichtungen zu versehen. Die im Jahre 1909 begonnene Neuordnung der Postbezirke ist im Berichtjahre zu Ende geführt worden. Will man dieses Werk voll würdigen, so muß man berücksichtigen, daß sich die Posteinrichtungen zunächst

---

*) Vgl. Archiv 1910, S. 1 ff.

**) Report of the Working of the Imperial Post Office (English and Chinese Texts). 2nd Year of Hsüan T'Ung (1910). Shanghai: Postal Supply Departement of the Directorate General of Posts 1911.



nur in den Vertragshäfen entwickelt haben, die bereits fertige Verkehrsverbindungen hatten, und daß mangels fachmännisch gebildeten Personals die Zollamtsvorsteher an die Spitze der Postbezirke traten. Für jeden Vertragshafen am Yangtse und an der Küste wurde ein Bezirkshauptamt geschaffen, das auch den Anfangspunkt für die Kurierlinien bildete. Diese einfache Einrichtung entsprach in der ersten Zeit dem Bedürfnisse vollständig. Dann begann ein zweiter Zeitabschnitt, in dem der Einrichtung von Postbezirken im Innern besondere Aufmerksamkeit zugewendet wurde. Die Hauptstädte großer und volkreicher Provinzen wurden zu Verkehrsmittelpunkten unter Leitung von fachmännisch geschulten Beamten ausgebildet. Der nächste Zeitraum brachte das fremdländische Postpersonal in das Land, das die Leitung der Postdienstgeschäfte in den Vertragshäfen sowie im Binnenlande in die Hand nahm. Das Ergebnis dieser letzten Entwicklung sehen wir in der Neuordnung aller Bezirke und Unterbezirke nach Maßgabe ihrer geographischen Lage und ihrer verwaltungseitigen Zusammengehörigkeit vor uns. Die Bezirke und ihre Hauptämter sind folgende:

Mandschurei mit Mukden, Tschili, Honan, Shansi, Schensi, Kansu, Mongolei, Sinkiang mit Peking, Schantung mit Tsinan, Szechwan mit Chengtu, Hupeh und Hunan mit Hankau, Kiangsi mit Nanchang, Anhwei mit Anking, Kiangsu mit Schanghai für Schanghai und Umgegend und mit Nanking für den übrigen Teil der Provinz, Chekiang mit Hangchow, Fukien mit Futschau, Kwangtung und Kwangsi mit Canton, Yunnan mit Yunnanfu, Kweichow mit Kweiyang, Tibet mit Lhasa.

Die chinesische Post wird gegenwärtig durch etwa 120 Ausländer verschiedener Staatsangehörigkeit, d. h. also durch eine verhältnismäßig kleine Zahl von Beamten, geleitet. Neben ihnen sind in mehr oder minder leitenden Stellen beschäftigt 400 chinesische Beamte, die eine gute Kenntnis fremder Sprachen besitzen und Sprachenbeamte heißen, sowie 1 100 chinesische Beamte, die meistens einige Kenntnis der englischen Sprache haben und nichtsprachgewandte Beamte genannt werden. Außer diesen Beamten gibt es noch über 4 500 Agenten, die in Städten und Präfekturen, in denen sich kein ordentliches Postamt befindet, ihren Sitz haben, und über 8 000 Sortierer, Briefträger (die Unterbeamten anderer Länder), Kuriere, Arbeiter, die unter dem Namen »niedere Beamte« zusammengefaßt werden. Hinsichtlich der Dienstzucht und der Überwachung ist der Postdienst dem General-Postmeister untergeordnet, der seinen dienstlichen Wohnsitz in Peking hat und dem Post- und Wegeministerium unterstellt ist. Die Vorsteher der 14 Bezirke wurden zu Bezirks-Postmeistern ernannt, während die Unterbezirke durch Unterbezirks-Postmeister, Postmeister und Bezirks-Inspektoren oder durch besonders bestellte Beamte, unter denen sich auch einige Chinesen befinden, geleitet werden.

Hinsichtlich der Regelmäßigkeit und Schnelligkeit der Beförderung sind große Fortschritte gemacht worden. Tag- und Nachtkuriere verkehren jetzt auf allen wichtigen Linien. In den Bezirken, in denen sich das Eisenbahnwesen einigermaßen entwickelt hat, sind im Postbetriebe geradezu überraschende Fortschritte zu verzeichnen. Postsendungen erreichen z. B. Peking heute in 2 Tagen von Taiyüanfu in Schansi, in $7^1/_2$ Tagen von Sianfu in Schensi, in 50 bis 55 Tagen von Lhasa, der Hauptstadt Tibets, usw. Die veralteten Relaisposten sind zum großen Teile durch regelmäßige Postlinien ersetzt worden und werden bald ganz verdrängt sein. Seit undenklichen Zeiten gehörten diese Relaisposten zum Geschäftsbereiche des Kriegsministeriums. Jetzt sind sie dem Post- und Wegeministerium zugewiesen worden. Mit den Provinzialbehörden in Kiangsi sind Abmachungen getroffen worden, nach denen der amtliche Schriftwechsel

der verschiedenen Yamen der Provinz mit der Post und nicht mehr durch besondere Kuriere befördert werden soll; andere Provinzen werden voraussichtlich diesem Beispiele folgen.

Die geplante Erhöhung des Inlandbriefportos wurde im Herbst des Berichtjahrs eingeführt. Das Briefporto beträgt seitdem 3 cts. Gleichzeitig wurde die Einheitsgewichtstufe für alle Inland- und Auslandbriefe von 15 auf 20 g erhöht. Diese Maßregel trug dazu bei, der Taxerhöhung den Weg zu ebenen und die chinesischen Einrichtungen denen des Weltpostvereins immer mehr anzupassen. Während der ersten vier Jahre des Bestehens der chinesischen Post betrug die Inlandbrieftaxe 4 cts. In dieser Höhe begünstigte sie das Aufblühen der seit langer Zeit bestehenden und von Eingeborenen betriebenen Privatposteinrichtungen, deren Portosätze erheblich niedriger waren. Man ermäßigte die Brieftaxe deshalb im Jahre 1902 versuchsweise um 3 cts. Dadurch gewann die chinesische Post derart an Ansehen und Geschäftsumfang, daß man das Briefporto 1904 wieder auf 2 cts. erhöhen konnte. Diese niedrige Gebühr deckte natürlich die Unkosten nicht; sie hatte aber den Privatposten einen recht harten Stoß versetzt und die Staatspost volkstümlich gemacht. Obgleich der Satz von 3 cts. keineswegs hoch ist und seine Einführung zur Besserung der Finanzlage der Post dringend erforderlich war, zögerte man doch mit der Inkraftsetzung, weil vorauszusehen war, daß die Privatposten sofort den Kampf mit der Staatspost wieder aufnehmen würden. Tatsächlich flackerte auch die Tätigkeit der Privatposten in zwei oder drei Bezirken des Yangtsedeltas vorübergehend wieder auf. Ihre Anstrengungen waren indes gegenüber der starken und volkstümlichen Stellung der Staatspost vergeblich. Heute hat sich der Dreicenttarif vollständig durchgesetzt.

Die Zahl der zwischen den Häfen und dem Innern des Landes beförderten Zeitungen und Drucksachen belief sich im Jahre 1905 auf nur 10 Millionen Stück und stieg in den folgenden Jahren auf 17, 39, 70, 76 und endlich im Jahre 1910 auf 84 Millionen. Diese Zahlen geben im Verein mit den 50 bis 60 Millionen Stück, um die sich die Briefe in den letzten fünf Jahren vermehrt haben, einen schlagenden Beweis für die geistige Entwicklung Chinas, die zum großen Teile auf die Rechnung der Postverwaltung zu setzen ist. Sie tut alles, um die Verbreitung von Nachrichten und von Literatur zu fördern. Die Zeitungsgebühren sind trotz der hohen Beförderungskosten niedriger als in irgendeinem anderen Lande der Welt. Das Publikum macht sich aber gar nicht klar, welche Schwierigkeiten die meistens durch Menschenkraft ausgeführte Beförderung der schweren Zeitungspakete auf den zahlreichen endlosen Landpostkursen bereitet, und fordert fortgesetzt eine weitere Herabsetzung der Gebühren. Das in Schanghai tagende Parlament ist in dieser Hinsicht auf die Seite der Postverwaltung getreten und hat nach eingehender Prüfung eine neue Ermäßigung der Zeitungsgebühren abgelehnt.

Im Juni und Juli 1910 verursachten ernste Unruhen in Hunan eine Störung des Verkehrs in dieser Provinz, wohingegen der Ausbruch der Pest in der Mandschurei die glatte Abwicklung des Verkehrs kaum wesentlich beeinträchtigt hat. Obgleich der Reiseverkehr auf der Sibirischen Bahn fast zwei Monate gänzlich eingestellt werden mußte, konnten doch besondere Züge zur Aufrechterhaltung des Postverkehrs von Mukden und von Peking abgelassen werden. Sonderbarerweise ist der Briefverkehr mit der Mandschurei während der Pestepidemie erheblich gestiegen.

Der Eilbestelldienst wird jetzt von 121 Ämtern wahrgenommen und erstreckte sich im Berichtjahr auf 1 893 000 Sendungen (gegenüber 72 Ämtern und 908 000 Sendungen im Jahre 1909). Gleich diesem Dienstzweige zeigt auch der Postanweisungsverkehr eine dauernde und stetige Zunahme. Nur die in den

»clubbed mails«*) beförderten Briefe sind von 8,4 auf 7,1 Millionen Stück zurückgegangen, was mit Freuden zu begrüßen ist. Das Berichtjahr ist gekennzeichnet durch die Ausdehnung des Verkehrs auf die Mandschurei, auf Sinkiang, auf die Mongolei und auf Tibet. Die Einführung des Postdienstes in das zuletzt bezeichnete entfernte Gebiet war schon im Jahre 1909 vorbereitet worden und hat im Jahre 1910 schnelle Fortschritte gemacht.

Die Leistungen der chinesischen Post während der letzten fünf Jahre ergeben sich aus der nachstehenden Übersicht:

	1906	1907	1908	1909	1910
Haupt- und Unterämter	38	44	44	47	49
Zweig- und Inlandämter	484	509	548	605	736
Agenturen	1 574	2 250	2 901	3 606	4 572
Behandelte Briefpostsendungen	113 000 000	168 000 000	252 000 000	306 000 000	355 000 000
Pakete	1 383 000	1 920 000	2 455 000	3 280 000	3 766 000
Paketgewicht insgesamt kg	4 310 000	5 509 000	7 155 000	9 176 000	11 533 000
Briefe in »clubbed mails«	7 892 000	6 363 000	8 042 000	8 411 000	7 409 000
Einschreibsendungen	10 577 000	15 533 000	19 802 000	25 598 000	29 013 000
Eilbriefe	95 000	221 000	317 000	908 000	1 893 000
Aus den Briefkasten eingesammelte Briefsendungen	7 232 000	8 113 000	11 099 000	16 044 000	20 068 000
Postanweisungen ausgehend Hk. Tls.	1 538 900	2 221 000	2 578 000	3 244 000	3 520 000
Postanweisungen eingehend Hk. Tls.	1 495 700	2 204 000	2 570 700	3 228 700	3 488 900.

Wie sich diese Zahlen hinsichtlich der Postanstalten, der Briefpostsendungen und der Pakete auf die großen geographischen Bezirke Chinas verteilen, ist aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen:

	Postanstalten			Briefpostsendungen			Pakete		
	1908	1909	1910	1908	1909	1910	1908	1909	1910
Nordchina	1 494	1 763	2 174	93 000 000	127 000 000	151 000 000	1 002 000	1 456 000	1 837 000
Mittelchina	541	698	1 002	32 000 000	43 000 000	53 000 000	366 000	465 000	571 000
Nieder-Yangtse	428	566	751	91 000 000	88 000 000	94 000 000	651 000	839 000	899 000
Südchina	1 030	1 231	1 430	36 000 000	48 000 000	57 000 000	436 000	520 000	459 000
Summe	3 493	4 258	5 357	252 000 000	306 000 000	355 000 000	2 455 000	3 280 000	3 766 000.

*) D. s. von den Privatposten der Reichspost zur Beförderung übergebene geschlossene Beutel mit Postsendungen.



In den wichtigsten Bezirken haben gegen das Vorjahr zugenommen:

	Briefsendungen um Millionen	Pakete um Tausend	Eilbriefe um Tausend	Postanstalten um
Mandschurei	6	47	113	77
Schantung	$1^3/_4$	15	11	56
Tschifu	$1^1/_2$	6	54	9
Kiautschou	$^1/_4$	16	5	31
Hankau	2	42	38	19
Nanking	$^3/_4$	4	80	34
Schanghai	1	12	138	9
Hangschow	$1^1/_2$	1	57	12
Futschau	$1^1/_2$	1	13	57.

Nordchina umfaßt die Provinzen Petschili, Sinkiang oder Chinesisch-Turkestan, Schantung, die Mongolei und die Mandschurei. Von neueingerichteten Ämtern sind die im Gesandtschaftsviertel und im Gebäude der Nationalversammlung in Peking eröffneten Nebenpostämter am bemerkenswertesten; am wichtigsten ist indes das Inlandpostamt in Kjachta, der bekannten, an der mongolisch-sibirischen Grenze liegenden und von drei Volksstämmen bewohnten Stadt. Die Chinesenstadt wird gewöhnlich Maimatschin genannt und hat etwa 1 000 Einwohner. Von einem großen örtlichen Postverkehr kann also keine Rede sein. Dagegen bildet Kjachta den nördlichen Ausgang aus der Mongolei und hat daher als Auswechselungsort eine besondere Bedeutung. Sowohl postalisch als auch handelspolitisch hat er eine große Zukunft, die allerdings erst nach der Erbauung der Kalgan–Urga–Kjachta-Eisenbahn in die Erscheinung treten wird. Nach Fertigstellung der Bahn wird der gesamte transsibirische Verkehr für China in Werchneudinsk von der Transsibirischen Bahn abzweigen und sich über Kjachta weiterbewegen. Anfangs war Kjachta mit Urga nur durch einen wöchentlichen Kurierdienst verbunden. Jetzt werden wöchentlich drei Posten nach Kjachta abgefertigt. Außerdem werden täglich Posten mit Kjachta über die russischen Eisenbahnen auf dem Wege Werchneudinsk–Charbin ausgetauscht. In Urga sind die Posteinrichtungen sehr verbessert worden. Das im Jahre 1909 eröffnete Postamt ist bereits zu einem Amte mit Eilbestell- und Postanweisungsdienst aufgerückt.

In Chinesich-Turkestan wurden die Posteinrichtungen im Jahre 1909 ins Leben gerufen und im Laufe des Jahres 1910 nach dem festgesetzten Plane durchgeführt. Tihwafu und Kiayükwan wurden durch einen Tag- und Nachtkurierdienst verbunden, mittels dessen die 3 100 li (= 1 030 engl. Meilen) lange Strecke in 9 Tagen 6 Stunden zurückgelegt werden kann. Diese Postlinie wurde später bis Tahcheng verlängert, das ein Zweigpostamt erhielt. Die 1 630 li (= 540 engl. Meilen) lange Strecke Tihwafu–Tahcheng wird in 4 Tagen 18 Stunden bewältigt. Postsendungen aus Chinesisch-Turkestan für Europa und alle Teile von China werden in Tahcheng dem russischen Postamte zur Weiterbeförderung nach Omsk an der Transsibirischen Bahn übergeben. In Chinesisch-Turkestan bestehen jetzt 36 Postämter, die alle Arten von Sendungen mit Ausnahme von Paketen und Postanweisungen annehmen.

Die Mandschurei ist in sieben Bezirke eingeteilt, deren Hauptstädte Mukden, Newchwang, Charbin, Kuantschenszi, Antung, Kirin und Chinchowfu sind. Der Postverkehr konnte sich trotz der Verheerungen des Landes durch die Pest planmäßig entwickeln und sich zum ersten Male aus eigenen Mitteln erhalten. Hinsichtlich der Einwirkung der Pest auf den Postbetrieb ist zu bemerken: Teile vieler Orte, u. a. der Eingeborenenstadt Charbins, das etwa 25 000 Einwohner zählt, waren vollständig verseucht; trotzdem wurde der Postverkehr voll aufrechterhalten. Dank den getroffenen Vorsichtsmaßregeln blieb das 700 Köpfe zählende Postpersonal der Mandschurei mit einer Ausnahme unversehrt.

Der Bezirk Schantung wurde durch die Angliederung der Unterbezirke von Tschifu und Kiautschou vergrößert.

In Mittelchina, bestehend aus den Provinzen Szechwan, Kweichow, Hupeh, Hunan und Kiangsi, hat der Verkehrsaufschwung auch im Berichtjahr angehalten; es haben sich Chengtu zum Mittelpunkte für den Postverkehr im Szechwanbezirke, Hankau zu dem in den Provinzen Hupeh und Hunan herausgebildet.

Im Nieder-Yangtsegebiete mit den Provinzen Anhwei, Kiangsu und Chekiang hat der Postverkehr die seit einigen Jahren beobachtete Aufwärtsbewegung auch im Jahre 1910 fortgesetzt. Gegen Ende des Jahres ist der Betrieb vollständig neu geordnet worden.

Südchina besteht aus den Provinzen Fukien, Kwangtung, Kwangsi und Yunnan sowie aus Tibet. Im Bezirke von Futschau sind die Einnahmen im starken Steigen begriffen, wogegen die Ausgaben beschränkt werden. Die Finanzlage ist daher äußerst günstig. Von Mitte des Jahres an wurden bei dem Postamt in Futschau Teeproben zur Beförderung auf dem Wege über Sibirien angenommen. Wie hoch diese Maßnahme vom Publikum angeschlagen wurde, geht daraus hervor, daß in den ersten 14 Tagen nicht weniger als 364 solcher Proben zur Beförderung über Sibirien eingeliefert wurden, während Doppel der Proben über Suez zur Absendung gelangten. Der frühere Mengtszbezirk mußte wiederhergestellt und in zwei Abschnitte eingeteilt werden. Die Entwicklung des Yunnanbezirks war außerordentlich günstig; sie verspricht für das laufende Jahr sogar glänzende Aussichten. Mit früheren Jahren kann sie jedoch wegen der Umgestaltung des Bezirks nicht verglichen werden. Infolge der Fertigstellung der Yunnaneisenbahn wurden viele Pakete nach dem Mengtszbezirk über Hongkong und Haiphong geleitet. Durch diese Maßregel erlitt der Verkehr keine Beeinträchtigung. Der Paketzufluß von Schanghai sowohl als auch von Peking vergrößert sich ständig. Die Schwierigkeiten, die der Einrichtung des Postdienstes bei dem Ackerbau treibenden Volke von Tibet entgegenstanden, waren sehr groß. Tibet ist lange Jahre für jeden Verkehr gesperrt gewesen, so daß seine Bewohner weder ein Bedürfnis noch den Wunsch nach einem Verkehr mit der Außenwelt hatten. Es wurden im Laufe des Jahres fünf Postämter in Lhasa, Gyantse, Shigatse, Phagri und Yatung eingerichtet, die zusammen 23 600 Sendungen bearbeiteten.

Während des Verwaltungsjahrs sind die für die Postbeförderung benutzten Wege verlängert worden wie folgt:

Kurierlinien	von	240 000 li	auf	287 000 li	=	rund	95 600	engl.	Meilen.
Binnenbootlinien.	-	23 000 -	-	24 000 -	=	-	8 000	-	-
Dampferlinien ...	-	25 000 -	-	26 000 -	=	-	8 700	-	-
Eisenbahnlinien..	-	13 000 -	-	15 000 -	=	-	5 000	-	-
zusammen...	von	301 000 li	auf	352 000 li	=	rund	117 300	engl.	Meilen.

Im Pekinger Bezirke wurde die Kurierlinie Kalgan–Urga bis Kjachta verlängert. Anfangs wurden nur wöchentlich Posten durch berittene mongolische Kuriere von Urga nach Kjachta abgesandt. Da sich dieses Verfahren indes als unzureichend erwies, ging man dazu über, die Posten wöchentlich dreimal durch Kuriere des Regierungs-Relaisdienstes und mit Hilfe der mongolischen, an der Straße gelegenen Fahnenposten gegen Zahlung einer Vergütung zu befördern. Die geschichtliche Relaisstraße Urga-Kjachta hat 12 solcher Posten, an denen Pferde und Kuriere gewechselt werden. Auf jedem Posten wird eine Anzahl von Filzzelten, sogenannten »Yourts«, für reisende Beamte vorgehalten; die Beamten müssen von den Mongolen mit Nahrung versorgt und bedient werden. Der Relaisdienst der Mongolei ist ein Zwangsdienst, der nach den Befehlen der Regierung durch die Fahnenposten aufrechterhalten werden muß. Die Zeit für die Beförderung der Posten zwischen Urga und Kjachta (860 li = 287 engl. Meilen) beträgt zwei Tage. Man hofft aber, daß die Mongolen, die glänzende Reiter sind, durch Belohnungen so weit angespornt werden können, daß sie die Reise in kürzerer Zeit zurücklegen. Wegen der Eröffnung eines Paketdienstes zwischen Urga und Kjachta durch Vermittlung des Regierungs-Relaisdienstes schweben zur Zeit noch Verhandlungen. Gegenwärtig wird einmal in der Woche die mehr als 2 000 li (= 700 engl. Meilen) lange Strecke Kalgan-Urga in 7 bis 9 Tagen durch berittene Kuriere, die von den beiden Endpunkten des Weges gleichzeitig aufbrechen, zurückgelegt. Diese Reitposten folgen der Telegraphenlinie und wechseln ihre Pferde an neun Fahnenposten. Der Weg führt durch das flache Land der Wüste Gobi und die Grassteppen des »t'saoti«. In der Wüste werden Gras und Wasser auf den Fahnenposten und in den am Wege liegenden Oasen gefunden. Ein berittener Kurier befördert die Posten 70 bis 100 engl. Meilen weit, ohne die Pferde zu wechseln. Mit den mongolischen Pferden können und werden aber noch bessere Ergebnisse erzielt werden. Es wird beabsichtigt, zwischen Kalgan und Urga ein ähnliches Beförderungsystem wie das auf der Kjachtaer Strecke bestehende einzuführen, weil dieser Weg später auch für den Austausch von Posten mit der sibirischen Bahn benutzt werden soll.

In den für die chinesische Post neu erschlossenen Gebieten sind bisher neun neue Postlinien eingerichtet worden. Im ganzen haben diese Linien eine Länge von 12 355 li (= 4 100 engl. Meilen).

Die von den Eingeborenen geleiteten Privatpostagenturen nehmen an Zahl und an Bedeutung von Jahr zu Jahr ab. Nur in einigen wenigen Orten können sie noch den Wettbewerb mit der Staatspost aufnehmen. Die Verteilung dieser Privatpostanstalten über die einzelnen Landesteile ist sehr verschieden. So sind im Pekinger Bezirke heute noch 14 eingetragene Privatagenturen vorhanden, von denen aber nur 12 ihr Geschäft ausüben. Die fünf Agenturen des Hankauer Bezirks haben ihre Boten abgeschafft und befördern ihre Sendungen durch die Staatspost. In Tientsin sind die durch die Privatagenturen beförderten Briefposten infolge der großen Beliebtheit der Staatspost von 108 000 auf 60 000 Stück zurückgegangen. In der Mandschurei ist es für die Privatagenturen überaus schwierig, sich gegenüber den chinesischen, japanischen und russischen Posteinrichtungen zu halten. Die Zahl der Briefsendungen, die die Privatagenturen der Mandschurei der chinesischen Post zur Beförderung übergaben, ist von 38 000 auf 20 000 Stück zurückgegangen. An eingetragenen Privatagenturen sind ferner vorhanden in Tschifu 6, in Hupeh 23, in Ichang 3, in Nanking 16, in Canton 24, in Suchow 27, in Schanghai 65 usw. Selbst in den großen Städten, wie Nanking, Wuhu, Tatung, Chinkiang usw., nehmen die in »clubbed mails« der Postverwaltung zur Beförderung übergebenen Briefschaften andauernd ab. Gegenüber dem Vorjahre sind die in »clubbed mails« beförderten Briefschaften zurückgegangen in Nanking von

234 000 auf 190 000, in Wuhu von 249 000 auf 222 000, in Tatung von 227 000 auf 190 000 und in Chinkiang von 711 000 auf 582 000. Die Privatagenturen haben zum Teil den Briefverkehr ganz aufgegeben und befördern nur noch Waren und Wertsendungen einschließlich der Wertbriefe. Aber auch auf dieses Gebiet ist ihnen die Staatspost gefolgt. Sie hat ihren Paketdienst schon verhältnismäßig gut ausgebaut und dadurch den Privatagenturen einen großen Teil der Paketbeförderung aus der Hand genommen. Namentlich sind es der schnelle Tag- und Nachtkurierdienst sowie das weitverzweigte Wegenetz der Staatspost, die den Privatagenturen großen und nachhaltigen Abbruch tun. Auch dadurch hat man den Wettbewerb mit den Privatläufern aufgenommen, daß man das ländliche »Box-office-System«*) weiter ausdehnte. Die Privatagenturen können sich nur da noch einigermaßen halten, wo sie außerordentlich billige Portosätze eingeführt haben, oder wo ihnen zahlreiche Wasserläufe (wie im Yangtsedelta) zur Verfügung stehen, auf denen sie die Sendungen mittels kleiner Flußboote leicht, schnell und billig befördern können. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Vergrößerung der Postdampfbootflottille werden auch die bezeichneten Hilfsmittel der Privatagenturen unwirksam gemacht werden.

Das Paketabkommen mit Deutschland ist am 1. November 1910 in Kraft getreten. In Form und Inhalt ist es den Abkommen mit Frankreich, Hongkong und Japan nachgebildet.

Zur Bestimmung der Transitvergütungen für den Briefverkehr wurde bisher jährlich eine Statistik aufgestellt. In Anlehnung an die Bestimmungen des Weltpostvertrags von Rom über den sibirischen Transit ist man aber dazu übergegangen, die Statistik im Verkehr mit Frankreich, Deutschland, Japan und Indien sowie mit der Transsibirischen Bahn nur noch alle drei Jahre aufzustellen. Hongkong verlangt dagegen nach wie vor die jährliche Aufstellung der Statistik.

Ein Sonderabkommen mit Japan über einen Wertbriefaustausch mit Peking, Tientsin, Shanhaikwan, Mukden und Newchwang ist am 1. April 1910 in Kraft getreten. Gleichzeitig ist ein Inlandwertbriefdienst zwischen den genannten Orten unter Anschluß von Hankau eingerichtet worden, der voraussichtlich bald auf alle Vertragshäfen und Dampferanlegeplätze, zwischen denen eine sichere Beförderung möglich ist, ausgedehnt werden wird.

Auch mit der russischen Postverwaltung ist ein Wertbriefabkommen getroffen worden, dessen Geltungsbereich aber zunächst auf den Verkehr mit Peking und Kalgan beschränkt blieb, später jedoch auf Anregung der japanischen Postverwaltung auf verschiedene Orte an den nördlichen Eisenbahnlinien ausgedehnt wurde. Der weitere Ausbau dieses Dienstes schreitet nur sehr langsam fort. Im ganzen wurden 500 Briefe mit 14 000 $ Wertangabe befördert. Der geringe Erfolg wird vielleicht durch die Volkstümlichkeit der bestehenden Versendungsarten, durch die mangelnde Gleichwertigkeit des in Mukden und Peking umlaufenden Papiergeldes sowie durch die hohe Versicherungsgebühr, die die Rückversicherung bei den Banken einschließt, veranlaßt.

In Chinesisch-Turkestan ist der Verkehr mit den russischen Postämtern in Tihwafu (Urumtsi), Tahcheng (Tarbagatai), Ili (Kuldja) und Kaschgar sowie mit dem britischen Postamt in Kaschgar aufgenommen worden. Kürzlich ist auch von Aksu aus ein Kurierdienst nach Kaschgar eingerichtet worden. An der mongolisch-sibirischen Grenze ist Kjachta den Auswechselungspostämtern für den Verkehr mit Rußland hinzugetreten, so daß der transsibirische Weg von und nach europäischen Ländern nunmehr vollständig gesichert ist.

---

*) Austausch der auf- und auszuliefernden Postsendungen durch fest angebrachte Briefkasten ohne Beteiligung von Beamten.



In der Mandschurei können Posten mit einigen zwanzig japanischen und russischen Postämtern und Eisenbahnstationen ausgetauscht werden. Das neueste Abkommen mit Rußland über die Beförderung von Posten über Pogranitschnaya-Novokievsk nach und von Hunchun hat sich als sehr vorteilhaft erwiesen. Das chinesische und das deutsche Postamt in Tsinan arbeiten sich Hand in Hand, um den Verkehr zu beschleunigen. Jeder Vorteil, den die neue Bahnverbindung mit Tientsin bietet, wird ausgenutzt für den Austausch geschlossener Posten, die wöchentlich zweimal nach beiden Richtungen abgesandt werden. Das französische Postamt in Chungking ist zwar noch geöffnet, hat aber tatsächlich den Betrieb eingestellt. Es besorgt nur noch die Behandlung der Konsulats- und Kriegschiffsposten, die ihm sämtlich durch Vermittlung des chinesischen Postamts zugeführt werden.

Infolge der Fertigstellung der Eisenbahn nach Yunnanfu hat sich der Brief- und Paketverkehr nach Yunnan über Tonkin stark gesteigert. Doch sind die Transitvergütungen noch nicht endgültig festgestellt. Die Verhandlungen darüber werden voraussichtlich bald beendet sein. Die Beförderung über Tonkin nach Yunnan wird jedoch teuer werden, und es ist deshalb nicht ausgeschlossen, daß ein billigerer Überlandweg über Zentralchina nach Yunnan gesucht und gefunden werden wird. Mit der Postverwaltung von Birma sind Abmachungen getroffen worden, durch die der Kurierdienst zwischen China und Birma von einem wöchentlich zweimaligen in einen wöchentlich dreimaligen umgewandelt worden ist. Indische Postämter sind vorhanden in Gyantse, Phagri und Yatung in Tibet. Sie unterhalten zwischen Phagri und Gyantse einen zweitägigen Läuferdienst für leichte Posten und einen wöchentlichen Läuferdienst für schwere Posten. Die Post von Tibet nach China wird der Chinesischen Postverwaltung in Gyantse übergeben und nach der Ankunft in Yatung bei dem indischen Postamte daselbst zur Weiterbeförderung durch indisches Gebiet von neuem aufgeliefert.

In Schanghai wurde im Berichtjahr ein Postzeugamt errichtet, um die Verteilung der Freimarkenbestände, Paketkörbe, Postsäcke, den Druck von Berichten und Formularen usw. besser regeln zu können. Von den neu herausgegebenen Bücherwerken ist vor allem das geprüfte und vervollständigte »Tableau« zur Berechnung des Portos für internationale Pakete vom November 1910 zu erwähnen. Da die Vergütungen mit den fremden Verwaltungen in Franken zu verrechnen sind, während sie bei den chinesischen Postanstalten in Dollars vereinnahmt werden, bedurfte es der Festsetzung eines Wertverhältnisses zwischen den beiden Münzen. In dem früheren Tableau von 1905 waren die Gebührensätze nach dem Grundsatz 1 $ = 2 frcs 50 cts. angegeben. Die bedeutende Entwertung, die der Silberdollar erfahren hat, bewirkte aber, daß der Wechselkurs für 1 $ in der Neuausgabe des Tableaus auf 2 frcs ermäßigt wurde.

Verschlossene Briefe werden durch Benutzung ovaler Umschläge nicht dem Postzwang entzogen. Urteil des Reichsgerichts vom 27. Oktober 1911.

Eine Eilbotenanstalt in L., die sich mit der Einzelbriefbeförderung befaßte, stellte ihren Auftraggebern ovale Briefumschläge zur Verfügung, die sie bei ihren Annahmestellen bereit hielt, und mit denen sie auch ihre Boten ausrüstete. Die Auftraggeber legten ihre schriftlichen Mitteilungen — gleich-



viel ob diese bereits verschlossen waren oder nicht — in die ihnen gelieferten ovalen Umschläge, adressierten und verschlossen diese und übergaben die Sendungen den Boten der Anstalt zum Abtragen. Durch das Einlegen der schriftlichen Mitteilungen in ovale Umschläge sollte nach Ansicht der Eilbotenanstalt den Sendungen die Eigenschaft von dem Postzwang unterliegenden Briefen genommen werden. Zur Begründung dieser Ansicht stützte sich die Eilbotenanstalt auf die Bestimmung des Begriffs »Brief«, die das Reichsgericht in seinem Urteile vom 19. Oktober 1904 (Entsch. des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. 37, S. 280) gegeben hat. Nach diesem Urteil

> »erstreckt sich im Geltungsbereiche des Postgesetzes der Begriff Brief, soweit geschlossene Umschläge in Frage stehen, unter Außerachtlassung des Inhalts auf jede Sendung, deren äußere Gestalt die übliche Briefform, nämlich für die Regel ein im Verhältnis zur Länge und Breite nur mäßig starkes Rechteck, ausnahmsweise auch ein anderes, durch gradlinige Kanten begrenztes Gebilde darstellt«.

Durch die Verwendung ovaler Briefumschläge, die keine »gradlinigen Kanten« haben, glaubte die Eilbotenanstalt den von ihr beförderten Sendungen ein für den Begriff »Brief« erforderliches Kriterium zu nehmen.

Die Ober-Postdirektion in L. teilte die Auffassung der Eilbotenanstalt nicht und leitete, als die Eilbotenanstalt trotz einer Warnung das Verfahren beibehielt, gegen die Beteiligten das Verwaltungstrafverfahren wegen Portohinterziehung ein. Da der Inhaber der Eilbotenanstalt gemäß § 35 des Postgesetzes auf rechtliches Gehör antrug, gelangte die Angelegenheit zur Entscheidung vor die ordentlichen Gerichte. Das Schöffengericht in L. erachtete eine verbotswidrige Beförderung verschlossener postzwangspflichtiger Briefe für gegeben und verurteilte den Angeklagten wegen Übertretung der §§ 1, 1a, 2a und 27 Ziff. 1 des Postgesetzes zu einer Geldstrafe von 3 ℳ, hilfsweise zu einem Tage Haft. Die gegen dieses Urteil von dem Angeklagten eingelegte Berufung wurde von der Strafkammer des Landgerichts in L. verworfen. Auch der Revision des Angeklagten wurde vom Reichsgerichte, dessen Entscheidung von der zuständigen Staatsanwaltschaft gemäß § 136 Abs. 2 des Gerichtsverfassungsgesetzes herbeigeführt worden war, der Erfolg versagt. Die Verwerfung der Revision wird vom Reichsgerichte wie folgt begründet:

> »Ebensowenig ist die Annahme der Strafkammer zu beanstanden, daß es sich bei den von den Angestellten des Beschwerdeführers beförderten Sendungen um »Briefe« gehandelt hat. Denn es ist festgestellt, daß es sich dabei stets um schriftliche, seitens der Absender an andere Personen gerichtete Mitteilungen handelte, welche teils unverschlossen, teils in Briefumschlägen der allgemein üblichen Gestalt verschlossen waren. Daß dergleichen Sendungen wegen ihres Inhalts, im zweiten Falle auch schon wegen ihrer äußeren Form sowohl nach den Anschauungen des täglichen Lebens als auch nach der Auffassung des Postgesetzes die Eigenschaft von Briefen zukommt, ist nicht zu bezweifeln und anerkannten Rechts (vgl. u. a. die Entscheidungen Band 22, Seite 22; Band 33, Seite 276, 279; Band 36, Seite 267; Band 37, Seite 280). Damit unterliegen, sie aber, soweit sie verschlossen befördert werden, dem Postzwange (§§ 1, 1a des Reichspostgesetzes) und können diesem nicht dadurch entzogen werden, daß sie im Laufe der Beförderung in Umhüllungen eingeschlossen werden, welche den Vorschriften der Postordnung

nicht entsprechen und sie deshalb von der Beförderung durch die Post ausschließen. Andernfalls wäre Umgehungen des Postmonopols Tür und Tor geöffnet (vgl. Entscheidungen Band 22, Seite 22, 26; Band 25, Seite 20, 24). Dem steht auch das Urteil des I. Strafsenats vom 19. Oktober 1904 (Entscheidungen Band 37, Seite 280, 282) nicht entgegen; denn, indem es nur die regelmäßig übliche Form der Briefumschläge, und zwar unter Außerachtlassung des Inhalts in Betracht zieht, enthält es nichts, was von der sonstigen Rechtsprechung über den Begriff des Briefes abweicht.

Das durch den Angeklagten offensichtlich bloß zur Umgehung des Gesetzes veranlaßte Einschließen der Sendungen in die von ihm gelieferten ovalen Hüllen hat daher für die Bewertung jener als Briefe nicht die geringste Bedeutung, und zwar um so weniger, als die Postordnung vom 20. März 1900 über die Form der letzteren nichts bestimmt, die erlassenen Ausführungsbestimmungen (Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie, Abschnitt V, 1) aber zu § 2 daselbst lediglich bemerken, daß zur Beförderung als Briefe nur solche Sendungen geeignet sind, die ihrer Form und Beschaffenheit nach in die Briefbunde verpackt werden können. Daß dies hinsichtlich der ovalen Hüllen des Beschwerdeführers der Fall war, wird von der Strafkammer, und zwar ohne rechtliche Bedenken, offenbar angenommen, indem die Urteilsgründe ausdrücklich erwähnen, daß die Beförderung solcher ovalen Hüllen auf postalischem Wege nicht unzulässig ist. Die Sendungen konnten deshalb auch als solche und ohne Rücksicht auf ihre vorherige Beschaffenheit als Briefe angesehen werden.

Die Verwendung der ovalen Hüllen in der stattgehabten Weise fällt sonach rechtlich nur insoweit ins Gewicht, als dadurch auch diejenigen Sendungen, welche bisher noch unverschlossen waren, zu verschlossenen wurden.«

KLEINE MITTEILUNGEN.

Deutschtum und deutsche Industrie in Südamerika. In Südamerika bestehen, wie General der Infanterie z. D. Freiherr v. Gayl bei den unlängst stattgefundenen Verhandlungen der Technischen Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees berichtet hat, 600 bis 700 deutsche Schulen, in denen das Deutschtum gut gepflegt wird. Den deutschen Schulen und auch den deutschen Kirchen ist es zuzuschreiben, daß die deutschen Auswanderer noch in der 3. und 4. Generation deutsch geblieben sind und ihre Beziehungen zum deutschen Reiche aufrecht erhalten haben. Das kommt unserem Handel und unserer Industrie zugute.

In Fabriken und sonstigen industriellen Anlagen werden fast überall deutsche Maschinen verwandt, während früher meist englische oder nordamerikanische Maschinen benutzt wurden. In Brasilien und in Argentinien macht die industrielle Entwicklung rasche Fortschritte, und zwar die Textilindustrie (Baumwolle) schnellere in Brasilien als in Argentinien, wo die Verwertung von Erzeugnissen der Landwirtschaft und Viehzucht bedeutender ist.

Neben zahlreichen großen deutschen Firmen, wie Krupp, Hardt, Wille, Daube u. a., sind in Südamerika die Deutsche, die Dresdener und die Norddeutsche Bank in Verbindung mit der Diskonto-Gesellschaft vertreten.

Unter den von Deutschen angelegten Fabriken befindet sich in Argentinien die Deutsch-Überseeische Elektrizitätsgesellschaft, die mit einem Kapitale von 120 Millionen arbeitet und die Millionenstadt Buenos Aires mit Elektrizität versorgt. Sie unterhält dort ferner 5 Zweiganstalten und hat auch in Santiago und in Valparaiso große Werke errichtet, um so nach und nach, wo möglich, ganz Südamerika mit Elektrizitätsanlagen zu versorgen.

Im weiteren sind in Südamerika sehr bedeutende, ausschließlich von Deutschen eingerichtete Bierbrauereien vorhanden. In Buenos Aires braut eine Firma Engelhardt täglich 150 000 l Bier und in Valdivia die Firma Andwader nicht weniger. Auch im Hochgebirge, in einer Höhe von 4 300 m, hat ein Deutscher eine Bierbrauerei gegründet, um mit seinen Erzeugnissen die Minen zu versorgen. Die große Zuckerraffinerie in Rosario, die einzige in Südamerika, wird von Deutschen geleitet. Neben vielen Schuhfabriken in Chile und großen, von Deutschen geleiteten Gerbereien in Nordargentinien sind Tausende von kleineren deutschen Anlagen vorhanden. In der Hauptstadt des Staates Rio Grande do Sul, Porto Alegre, liegt ebenso wie in Valparaiso der Handel schon mehr in deutschen als in englischen Händen. Immerhin hat sich das deutsche Kapital in Südamerika noch nicht so betätigt, wie es im Interesse unseres Handels und unserer Industrie wünschenswert wäre. Es bieten sich in Südamerika noch viele Möglichkeiten, Kapitalien vorteilhaft anzulegen und durch Beteiligung an den Eisenbahn- und Hafenanlagen, Flußregulierungen, Straßenbahnen, elektrischen Kraft- und Lichtanlagen, Straßenbauten u. dgl. neue Erwerbsquellen für unsere Industrie zu gewinnen. Auch ist der Bedarf an Kraftwagen, besonders an Lastkraftwagen, in Brasilien und noch mehr in Argentinien ungemein groß; ferner bietet sich für unsere Luftfahrzeugfabriken in Südamerika ein weites Absatzgebiet.

Paketpost in den Vereinigten Staaten von Amerika. Der im Archiv 1911, S. 580, mitgeteilte Vorschlag des General-Postmeisters der Vereinigten Staaten von Amerika, einen Paketpostdienst für das ganze Gebiet der Union einzurichten, hat inzwischen, wie wir der »Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen« vom 1. Juni entnehmen, greifbare Gestalt angenommen. Die Expreßgesellschaften stehen der volkstümlichen Forderung nicht mehr ablehnend gegenüber; sie sind jetzt gewillt, mit dem Staate oder der Postverwaltung wegen Einführung einer staatlichen Paketpost in Benehmen zu treten. Diesem Zwecke dient eine vom Verkehrsausschusse des Repräsentantenhauses ausgearbeitete Vorlage, deren Urheber sich mit dem zuständigen Ausschusse des Senats bereits in Verbindung gesetzt hat, so daß ihre Annahme durch beide Häuser des Kongresses zu erwarten ist.

Die Vorlage sieht einen Zonentarif für Pakete bis zum Meistgewichte von 11 Pfund (= 5 kg) und einen Höchstbetrag der Wertversicherung von 80 Dollars vor. Über dieses Höchstgewicht soll die Post keine Beförderung übernehmen und eine höhere Wertversicherung nicht gewähren. Die Beförderungskosten betragen bei Entfernungen von mehr als 2000 Meilen 12 Cents für das Pfund, bei einer Entfernung von 1200 bis 2000 Meilen 10 Cents und von 800 bis 1200 Meilen 7 Cents. Von da ab, abgestuft bis zu 250 Meilen, entsprechend weniger, so daß für letzte Entfernung das Paketporto 2 Cents für das Pfund betragen würde.



Das Zusammenwirken der Expreßgesellschaften mit der Postverwaltung ist nun so gedacht, daß die Gesellschaft das Paket von der Wohnung des Aufgebers bis zur Poststation befördert, worauf die Post die Weiterbeförderung bis zum Wohnsitze des Adressaten übernimmt. Die Gebühren für die Expreßgesellschaften werden auch festgestellt, wobei als Mindestbetrag für jedes Paket 10 Cents zu gelten hat.

LITERATUR.

Die Ober-Postkasse. Von Dr. Ludwig Plog, Kaiserl. Ober-Postkassenrendant, Vorsteher der Ober-Postkasse zu Schwerin (Meckl.). 2. Aufl. (Drittes Tausend). 117 Seiten. Verlag von Ludwig Davids, Schwerin (Meckl.). Preis 2 ℳ 50 Pf., Vorzugspreis für Postbeamte 2 ℳ.

Nach einem kurzen Überblick über die Etatsverhältnisse, über die Aufstellung und Ausführung der Kassenetats bespricht der Verfasser den Zweck, das Wesen und die Einrichtungen der Ober-Postkasse. Dabei gibt er auf Grund seiner in der Praxis gewonnenen Erfahrungen über alle bei der Ober-Postkasse vorkommenden Dienstgeschäfte in verständlicher Form Auskunft. Das Buch erleichtert das Studium und Erfassen der Vorschriften und das Eindringen in den wichtigen Geschäftszweig.

Wesentlich ist, daß es zu einer Zeit erscheint, in der die Buchführung und Rechnungslegung der Ober-Postkassen infolge der Neuausgabe des Abschnitts XII der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie tiefgreifende Änderungen erfahren haben.

Zu den Angaben auf Seite 87 des Buches, wonach nach Schluß des Rechnungsjahrs über die Gesamtergebnisse die »Spezialrechnung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung«, die »Reichshaushalts-Übersicht« und die »Allgemeine Rechnung über den Reichshaushalt« gefertigt werden, ist zu bemerken, daß diese Aufstellungen neuerdings in eine Übersicht, die die Bezeichnung »Reichshaushaltsrechnung« erhalten hat, zusammengefaßt worden sind.

Das Buch kann als ein wertvolles Hilfs- und Nachschlagebuch, insbesondere für die Kassenbeamten und für die Bureaubeamten bei den Ober-Postdirektionen, durchaus empfohlen werden.

Experimentelle Untersuchungen aus dem Grenzgebiet zwischen drahtloser Telegraphie und Luftelektrizität. Von Dr. M. Dieckmann. 1. Teil: Die Empfangsstörung. 73 Seiten. Preis 3 ℳ. Julius Springer, Berlin 1912.

Die Arbeit will im Wege geordneter Untersuchung den äußeren Störungen des drahtlos-telegraphischen Betriebs auf die Spur kommen, die sich aus den zeitlich und örtlich wechselnden Einflüssen der Atmosphäre und der Erdoberfläche für die Ausbreitung der Wellen ergeben und einerseits in einem bedeutenden Unterschiede der Reichweiten einer Station bei Tage oder bei Nacht, anderseits in einer nicht gewollten Betätigung der Empfangsapparate zum Ausdruck kommen. Während diese letzte Erscheinung allgemein auf luftelektrische Ursachen zurückgeführt wird, stehen sich in der Erklärung des Reichweitenunterschieds zwei Ansichten gegenüber: Marconi sucht ihn

durch Energieabsorption in der durch ultraviolettes Licht kräftig ionisierten Atmosphäre zu begründen; Zenneck glaubt, daß diese Absorption im Zwischenmittel von geringerer Einwirkung sei als eine durch das Sonnenlicht begünstigte Entladung in unmittelbarer Nachbarschaft der Antenne. Der Untersuchung der luftelektrischen Vorgänge in unmittelbarer Nähe der Antenne, den Nahversuchen und der Empfangsstörung, ist das vorliegende Heft gewidmet. Ein zweiter Teil über Fernversuche und Reichweitenänderungen wird die Feststellungen über den Einfluß des Zwischenmittels am Erdboden und in der Luft enthalten.

An der Hand der in Gräfelfing von 1909 bis 1911 angestellten Experimentaluntersuchung werden die Verhältnisse des elektrostatischen Erdfeldes nahe den Antennen, der gering zu veranschlagende Einfluß radioaktiver Niederschläge auf den Antennenleitern und die Strömungserscheinungen in der Antenne mit dem Ergebnis erörtert, daß eine Erklärung der Reichweitenänderung auf Grund dieser Vorgänge unwahrscheinlich und ihre Ursache im Zwischenmittel zu suchen ist. Anderseits wird die Empfangsstörung durch luftelektrische Potentialschwankungen bedingt. Anschaulich wird dies unter dem Bilde einer Brandung luftelektrischer Wogen dargestellt, die die Antenne elektrisch erschüttern. Dazu kommt das Rauschen und Anschlagen der auf die Antenne zustürzenden Ionen ähnlich einem auf ein Dach niederprasselnden Regen. Gegen diese Störung wird ein Antennenschutz nach Art des Faradayschen Käfigs mit einem Hertzschen Polarisationsgitter empfohlen, und es wird die Hoffnung ausgedrückt, seine Erprobung unter anderen klimatischen Verhältnissen, namentlich in den Tropen, ermöglicht zu sehen.

Die Veröffentlichung ist das zweite Heft einer Sammlung von Einzeldarstellungen, die in freier Folge herausgegeben und die Berührungsfläche der Äronautik mit allen Wissenszweigen behandeln sollen. Als erstes Heft erschien das Luftfahrtrecht von Geh. Justizrat und Professor der Rechte Dr. jur. Josef Kohler.

Physik für Postbeamte. Von K. Frentzel, Telegraphendirektor. Berlin, Carl Heymanns Verlag 1912. 221 Seiten. Preis 2 ℳ 50 Pf. Postalische Handbibliothek Nr. 7.

Das Buch soll nach dem Vorwort ein Leitfaden für die Vorbereitungen auf die Assistenten- und Sekretär-Prüfung in der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sein. In kluger Auswahl, gedrängter und übersichtlicher Darstellung des Stoffes bietet es jedoch so viel Wissenswertes aus dem weitschichtigen Gebiete der Physik, daß es auch der Fachbeamte recht gut als Nachschlagebuch benutzen kann. Die praktischen Bedürfnisse des Dienstes voranstellend, behandelt es die Mechanik der festen, flüssigen und gasförmigen Körper, die Wellenbewegung, den Schall, Magnetismus und Elektrizität, und gibt über die Festigkeitsbegriffe beim Linienbau, über die Einheiten des empirischen und absoluten Maßsystems ebenso befriedigend Auskunft, wie über die für den Bau der Apparate maßgebenden physikalischen Gesetze.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 17. BERLIN, SEPTEMBER. **1912.**

Die Maschine im Postbetriebe.

Um die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern und zu beschleunigen sowie für den inneren Betrieb, namentlich unter der Wirkung des Massenverkehrs, dauernd neue Vereinfachungen zu schaffen, werden von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nach Möglichkeit die Errungenschaften der modernen Technik verwertet, die es gestatten, mechanische Verrichtungen verschiedenster Art, zugleich unter Einsparung menschlicher Arbeitskraft, durch Maschinen ausführen zu lassen. Die nachstehenden, von Abbildungen begleiteten Ausführungen gewähren einen Überblick über die zur Zeit im Postbetriebe hauptsächlich verwandten mechanischen Hilfsmittel. Die Erläuterung ihres Zweckes und der mit den Hilfsmitteln erzielten Vorteile möge gleichzeitig dazu dienen, das Interesse der Verkehrsbeamten für diesen Gegenstand weiter zu entwickeln und ihnen Anregungen zu geben, deren Durchführung für den Betrieb von Nutzen ist.

I. Postbetrieb.

a) Schalterdienst und Stempelgeschäft.

In diesen Dienstzweigen sind Automaten für den Verkauf von Postwertzeichen sowie Briefstempelmaschinen die meistbenutzten mechanischen Hilfsmittel. Die Automaten sind in den letzten Jahren durch Vereinfachung ihrer Werkteile noch verbessert und betriebssicherer gestaltet worden. Dadurch wurde es möglich, sie in größerer Zahl auch außerhalb der Räume der Verkehrsanstalten, auf Bahnhöfen, belebten Plätzen, in Ausstellungen u. dgl. aufzustellen. Diese Selbstverkäufer sind Tag und Nacht im Dienst und verabreichen ohne Irrtum dem Käufer unter fortgesetzter Buchung des Vorratsbestandes, was er durch wortlose Zahlung wünscht. Ebenso unerbittlich verweigern sie aber den Dienst, sobald die eingeworfene Münze die Prüfung nicht besteht. Jeder der gegenwärtig vorhandenen rund 1000 reichseigenen

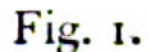
Automaten verkauft täglich etwa 350 Freimarken oder Postkarten. Dies bedeutet eine nicht unerhebliche Entlastung des Verkehrs an den Postschaltern. Auch wird dem Publikum dadurch mancher besondere Weg zum Postamt erspart. Die im Freien aufgestellten Wertzeichenautomaten bieten dem Publikum noch die besondere Annehmlichkeit, daß sie ohne Rücksicht auf den Schalterschluß jederzeit benutzt werden können.

Die Briefstempelmaschinen, die ursprünglich in ihrer Leistungsfähigkeit einem Handstempler kaum überlegen waren, schaffen jetzt in zeitgemäßer Ausführungsform das Acht- bis Zehnfache dessen, was ein geübter Unterbeamter bei voller Anspannung seiner Kräfte zu leisten vermag. Mit einer Geschwindigkeit von fast 300 m in der Minute rollt sich die Stempelwalze auf den im gleichmäßigen Takt einander folgenden Briefen ab und erzeugt auf ihnen das bandförmige Stempelbild. Die Briefstempelmaschinen verarbeiten in der Minute etwa 1000 gleichartige Drucksachen und Postkarten oder etwa 800 Sendungen verschiedener Größe. Dabei ist es zwar unvermeidbar, daß einzelne Sendungen entweder keinen oder einen nur unzureichenden Stempelabdruck erhalten. Auch kommt es vor, daß die Freimarken an unrichtiger Stelle angebracht und daher nicht entwertet worden sind. Gleichwohl ist dieser Ausfall nur gering, da bei gleichmäßiger Post nur höchstens $^1/_2$ bis 1 v. H., bei gemischter Post etwa 2 bis 3 v. H. aus solcher Veranlassung nochmals durch die Maschine geleitet werden müssen.

Mit der Einführung von Postkarten mit Teilstrich auf der Vorderseite wurde der Industrie die Anregung zum Bau einer Stempelmaschine gegeben, die nur den rechten Teil der Vorderseite der Postkarte mit dem Stempelabdrucke versieht. Nach mehrjährigen Versuchen gelang es, diese neuartige Aufgabe befriedigend zu lösen, so daß 1910 mit der Beschaffung solcher Maschinen begonnen werden konnte. Insgesamt werden bei der Reichs-Postverwaltung gegenwärtig etwa 150 Briefstempelmaschinen benutzt. Die große Mehrzahl hat elektromotorischen Antrieb.

Für den Annahmedienst brachte das Jahr 1911 eine Neuerung in Gestalt der Selbstabfertiger für frankierte Einschreibbriefe. Die ersten Versuche mit solchen Apparaten wurden schon mehrere Jahre zuvor aufgenommen; sie waren jedoch zunächst wenig ermutigend, weil die verschiedenartige Gestalt und Stärke der in Betracht kommenden Briefsendungen dem Bau eines sicher wirkenden und von jedem Laien ohne besondere Anweisung zu handhabenden Apparats große Schwierigkeiten entgegensetzten. Mehrere Erfinder ließen daher die weitere Verfolgung dieser Aufgabe wieder fallen. Infolge der Bemühungen der Reichs-Postverwaltung gelang es jedoch schließlich, einen für den praktischen Dienst brauchbaren Selbstabfertiger zu schaffen. Davon sind im Jahre 1911 etwa 20 Apparate an den Schaltern von Postämtern mit starker Auflieferung von Einschreibbriefen in Gebrauch genommen worden. Die Benutzung der Apparate, die meist in die Schalterwand eingebaut werden (Fig. 1), ist sehr einfach: Durch Öffnen einer kleinen Tür an der nach dem Schaltervorraume gerichteten Apparatseite wird eine schmale Öffnung freigelegt, in die man den aufzugebenden frankierten Brief einschiebt. Alsdann ist die Tür wieder zu schließen und eine Kurbel zu drehen. Dies bewirkt, daß der Brief (in roter Farbe) mit dem Datum des Auflieferungstags, der Bezeichnung des Annahmepostamts sowie mit einer laufenden Nummer und dem R-Zeichen für Einschreibsendungen bedruckt wird. Den gleichen Aufdruck trägt der von dem Selbstabfertiger ausgegebene Einlieferungschein. Die Briefe gelangen selbsttätig in einen verschlossenen Behälter, der nur vom Annahmeraume des Postamts aus entleert werden kann. Da, wo in einzelnen Fällen Selbstabfertiger-Apparate auch nach Schalterschluß benutzbar bleiben, können sie mit Hilfe einer besonderen Vor-

richtung so eingestellt werden, daß ihre Betätigung nur nach Einwurf der sogen Spätlingsgebühr von 20 Pf. möglich ist. Sämtliche Apparate lassen sich im übrigen nur betätigen, nachdem eine Sendung eingeschoben und die Tür an der Zuführungsöffnung verschlossen worden ist. Diese Tür kann nicht eher wieder geöffnet werden, bis die Drehung der Kurbel, deren Rückwärtsbewegung gleich-

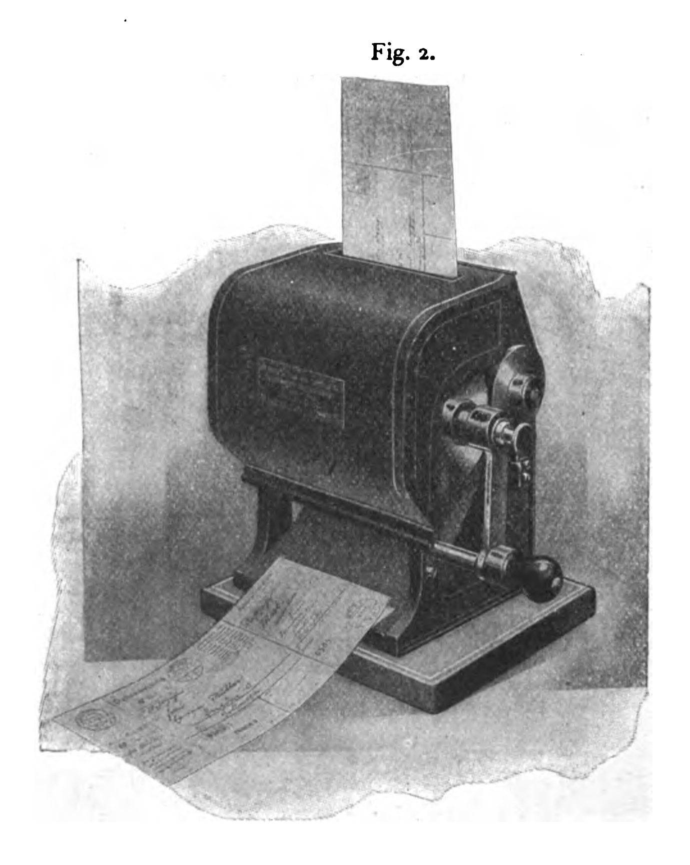

Fig. 1.

falls verhindert wird, beendet ist. Störungen an den Apparaten werden selbsttätig durch ein elektrisches Glockenzeichen gemeldet. Das Aufliefern eines Briefes beansprucht bei Benutzung der Selbstabfertiger nur wenige Sekunden. Da hierbei die Tätigkeit des Schalterbeamten wegfällt, erfüllen auch diese Apparate den doppelten Zweck, das Annahmegeschäft zu vereinfachen und dem Auflieferer der Sendung Zeit zu ersparen.

Die mit den Automaten für Postwertzeichen und den Selbstabfertigern für Einschreibbriefe gemachten günstigen Erfahrungen führten dazu, das Annahmegeschäft für Postanweisungen mit Hilfe einer Maschine zu vereinfachen und zu beschleunigen, die — bis auf den auch fernerhin handschriftlich anzubringenden Namenszug des Annahmebeamten — die auf dem Stammteile, dem Abschnitt und dem Einlieferungscheine der Postanweisungen erforderlichen Angaben und Stempelabdrücke durch eine einmalige Betätigung wiedergibt.

Nachdem einige zunächst probeweise angefertigte Apparate dieser Art sich als zweckentsprechend erwiesen hatten, wurden im Jahre 1911 zunächst gegen 50 solcher Postanweisungstempelmaschinen für größere Postämter beschafft. Die Apparate werden auf dem Schaltertische neben dem

Fig. 2.



Annahmebeamten aufgestellt und durch eine Umdrehung der Kurbel betätigt (Fig. 2). Das in den Deckelschlitz geführte Postanweisungsformular gleitet, auch mit den für die Entwertung der Freimarken erforderlichen Stempelabdrücken versehen, aus dem unteren Apparatteil auf den Tisch und liegt so für den Beamten handgerecht.

Eine Neuerung im Paketannahmegeschäfte bildet die Aufstellung von Transportbändern, wie dies neuerdings beim Postamte W 8 in Berlin geschehen ist. Diese Einrichtung besteht aus einem etwa 1 bis $1^1/_2$ m breiten tischartigen Gestelle, das je nach Bedürfnis 30 m und mehr lang ist. Über die ganze Länge der Vorrichtung spannt sich ein endloser Gurt von entsprechender Breite, der von einer Anzahl in gleichen Abständen angebrachter Walzen

getragen wird, und der sich treibriemenartig dauernd in der nämlichen Richtung bewegt. Diese Förderanlage ist parallel zum Annahmetische so aufgestellt, daß die angenommenen Pakete unmittelbar auf das Gurtband abgelegt werden können. Von ihm werden die Pakete unverzüglich mitgenommen, um am Ende der Vorrichtung auf einen Tisch zu gleiten. Hier werden sie abgenommen und sortiert. Eine gleiche Anordnung ist für die zur Zeit im Bau befindliche Transportbandanlage der Paketannahme des Postamts SW 19 in Berlin vorgesehen. Neben der Transportbandanlage ist beim Postamte W 8 in Berlin noch eine Drahtbahn eingerichtet worden, die zur Beförderung von Paketadressen dient. Eine Anzahl straff gespannter Stahldrähte verbindet zu diesem Zwecke die einzelnen Annahmestellen mit der Stempelstelle. Auf jedem Drahte hängt in Laufrollen ein kleiner zum Aufnehmen der Paketadressen bestimmter Wagen, der mit Hilfe einer sinnreichen, nach Art einer Armbrust wirkenden Vorrichtung abgestoßen und bis zum anderen Ende des Spanndrahts getrieben wird.

b) Im Postbeförderungsdienste,

wo die Benutzung mechanischer Hilfsmittel besonders in Betracht kommt, sind Transportbandanlagen auf den Verladestellen in Cöln und Breslau in Betrieb. Sie dienen in diesen Fällen, gewissermaßen als Ersatz für Aufzüge, vornehmlich zum Befördern von Paketen nach höher gelegenen Stockwerken. Um dabei ein Herabgleiten der Sendungen von der geneigten Fläche des Fördergurts zu verhüten, sind auf diesem in gleichmäßigen Abständen Holzleisten befestigt.

Eine Fördervorrichtung für Briefsäcke wird zwischen der Briefabfertigungstelle des Postamts W 9 und der Postverladestelle am Potsdamer Bahnhof in Berlin geplant. Die Briefsäcke sollen hier aus dem II. Geschoß über eine kurze Gleitbahn zu der an der Decke des I. Geschosses befestigten Transportbandeinrichtung hinabgelassen werden. Diese befördert sie zu einer sogen. Rutsche, auf der sie in den zwischen dem Postamt und der Verladestelle angelegten, unter der Straße verlaufenden Tunnel gleiten. Hier werden die Briefsäcke von einer neuartigen Fördervorrichtung aufgenommen. Die Vorrichtung besteht aus einer größeren Anzahl etwa je 1 qm großer Holzplatten, die in wagerechter Ebene hintereinander liegen und dergestalt gewissermaßen einen langen Tisch bilden. Die Platten sind an ihrer Unterseite mit einer Gliederkette verbunden, von der sie dauernd nach der Verladestelle zu bewegt werden. Zu dieser steigt die Kette aus dem Tunnel in einem senkrechten Schachte empor, wobei sich die Holzplatten nach Art sogen. Becherwerke unter Beibehaltung ihrer wagerechten Lage übereinander stellen. Die auf den Platten liegenden Briefbeutel gleiten am oberen Wendepunkte der Kette in die Verladestelle. Da die Kette endlos ist, kehren die Holzplatten, die im Tunnel unter dem fördernden, nach der Postverladestelle zu bewegten Teile der Anlage verlaufen, stets zum Anfange der Vorrichtung zurück, worauf sich der gleiche Vorgang wiederholt.

Bei einigen Postverladestellen werden elektrisch betriebene Schiebebühnen benutzt, um die Bahnpostwagen über parallele Gleisstränge hinweg an die Ladebahnsteige oder zu den Abholgleisen zu befördern. Das An- und Abbringen der Bahnpostwagen besorgen dabei elektrische Lokomotiven. Daneben sind im Verschiebedienste noch Spills und Rangierwinden mit Antrieb durch Elektromotoren im Gebrauch. Besonders groß ist die Zahl der elektrisch betriebenen Aufzugsanlagen, die fast allgemein mit elektrischer Druckknopfsteuerung ausge-

stattet sind. Diese Einrichtung ermöglicht es, die Bedienung der Aufzüge einem Unterbeamten bereits nach einer kurzen Unterweisung zu übertragen. Die damit verknüpften Vorteile gaben nach Aufkommen der Druckknopfsteuerung Anlaß, eine größere Zahl älterer elektrischer Aufzüge nachträglich mit Druckknopfsteuerung auszustatten; auch wurde eine Reihe von Aufzügen, die eine andere Antriebsart hatten, für Elektromotorbetrieb und Druckknopfsteuerung umgebaut. Hieraus ergaben sich in einzelnen Fällen Ersparnisse zwischen 3000 und 10 000 Mark jährlich.

Auf der Postverladestelle in Hamburg ist eine Förderbahn für Paketkarren auf einer etwa 140 m langen schiefen Ebene angelegt worden. Sie dient zur Verbindung der Postämter 1/7 mit einem unter dem Personenbahnhofe befindlichen Tunnel, aus dem die Karren durch elektrische Aufzüge mit Druckknopfsteuerung zu den Fernbahnsteigen gefördert werden. Ähnliche Förderbahnen sind in Berlin beim Postamte W 8 und beim Paketpostamt errichtet worden. Für die Postverladestelle in Düsseldorf befindet sich eine Förderbahn von etwa 40 m Länge im Bau. Zu erwähnen sind schließlich noch die zur zentralen Bedienung sämtlicher Weichen auf einigen Postverladestellen erbauten Stellwerke, die mechanisch und elektrisch betrieben werden.

II. Postscheckbetrieb.

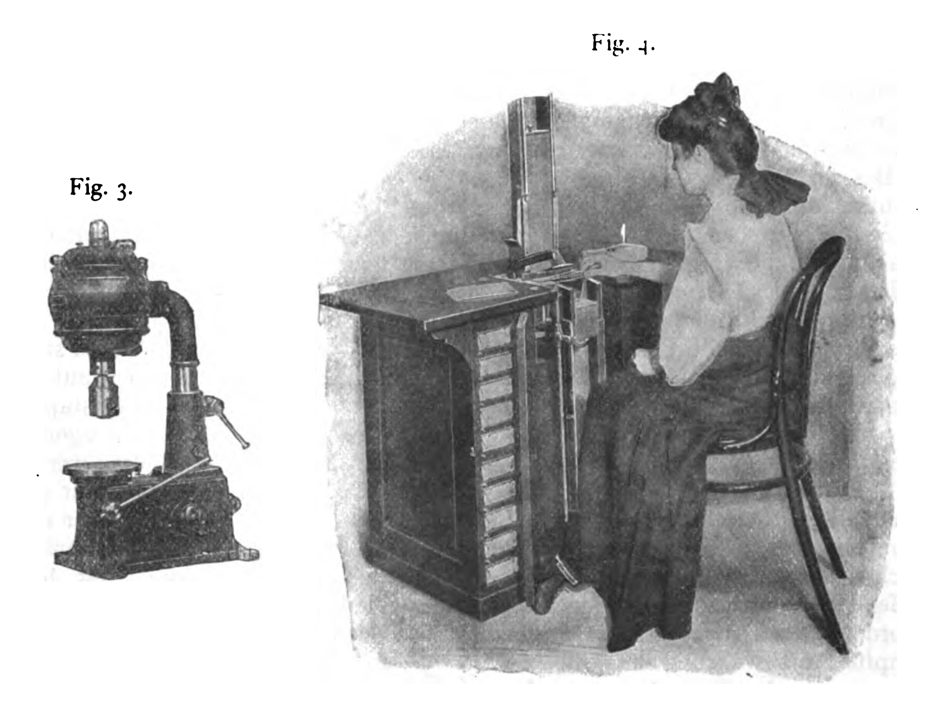
In diesem Dienstzweige laufen täglich Hunderttausende von Buchungsgegenständen durch den Geschäftsgang, die nur in wenige voneinander verschiedene Hauptgruppen zerfallen, innerhalb einer Gruppe aber völlig einander gleichen. Dieser Umstand in Verbindung mit dem Zwange, daß sämtliche bei einem Postscheckamte tagsüber eingegangenen Buchungsgegenstände — allein beim Postscheckamt in Berlin sind dies täglich 80 bis 100 000 — auch gebucht und expediert werden müssen, hat im wachsenden Umfange dazu geführt, nicht nur die rein mechanische, sondern teilweise auch geistige Arbeit des Personals durch Maschinen und andere Hilfsmittel der modernen Technik ausführen zu lassen. Bei einer Reihe von Fällen handelt es sich dabei um die Lösung völlig neuer Aufgaben. In welchem Maße der Maschinenbetrieb im Postscheckdienst Eingang gefunden hat, ist bereits von der Tagespresse in der einen oder anderen Hinsicht hervorgehoben worden. Ebenso haben kaufmännische und technische Fachzeitschriften schon mehrfach darüber in großen Zügen berichtet. Nachstehend werden Zweck und Wirkungsweise der verschiedenen Hilfsmittel unter Zugrundelegung der Verhältnisse des Postscheckamts in Berlin im einzelnen erläutert. Bei diesem Postscheckamte laufen täglich etwa 8500 Briefe mit Schecks, Überweisungen und Zahlkarten ein, deren Inhalt aus schon erwähnten Gründen möglichst schnell in den Geschäftsgang kommen muß. Zunächst wurden zum Öffnen der Briefumschläge Vorrichtungen erprobt, wie sie in kaufmännischen Bureaus benutzt werden. Ihre Leistungsfähigkeit befriedigte indes nicht. Schließlich ergab sich als einfachstes und schnellstes Verfahren, daß ein Stapel von etwa 100 Briefen zunächst mit der einen Längskante aufgestoßen, und daß hierauf an der gegenüberliegenden Kante, an der der Briefinhalt infolgedessen nicht anliegt, vom ganzen Stapel ein schmaler Streifen mit Hilfe einer Papierschneidemaschine abgeschnitten wird. Die Briefumschläge werden dann nach dem Entleeren nochmals geprüft, damit Briefeinlagen, die beim Herausnehmen des Inhalts gelegentlich übersehen worden sind, in jedem Falle nachträglich gefunden werden. Anfangs wurden zu dem Zwecke die entleerten Briefumschläge an zwei weiteren Seiten mit der Papierschneidemaschine geöffnet und durch Aufklappen auf übersehene Teile des Inhalts geprüft. Jetzt geschieht diese Prüfung dergestalt, daß man die Brief-

umschläge über einen Tisch leitet, in dessen Platte eine von unten beleuchtete Glasscheibe eingelassen ist. Mit Hilfe dieses Durchleuchtungstisches geht die Arbeit erheblich schneller vonstatten, so daß allein dergestalt im Postscheckamte Berlin rund $4^1/_2$ Arbeitstunden eines Unterbeamten jetzt täglich erspart werden.

Die den Briefumschlägen entnommenen Zahlkarten (zur Zeit täglich 63 000) müssen zunächst mit dem Eingangstempel bedruckt werden. Der Versuch, dabei Briefstempelmaschinen zu verwenden, mißlang, weil das Papier der Zahlkarten zu dünn ist und die Zahlkarten außerdem beim Postscheckamte meist gefaltet eingehen. Das Abstempeln mittels Hammerstempels wäre wiederum zu zeitraubend und kostspielig gewesen, weil es täglich etwa 12 Arbeitstunden eines Unterbeamten, d. h., um die Arbeit in einer Stunde zu erledigen, für diese Zeit 12 Stempler benötigt hätte. Die gleichmäßige Beschaffenheit der Zahl-

Fig. 4.

Fig. 3.



karten führte nun auf folgendem neuen Wege zur — summarischen — Kennzeichnung des Eingangstags. Etwa je 200 Zahlkarten werden von einer elektrisch betriebenen Vertikalbohrmaschine (Fig. 3) auf einmal durchbohrt. Das etwa $1^1/_2$ mm große Bohrloch trifft dabei den Hauptteil der Zahlkartenfläche für jeden Monatstag an einer anderen Stelle, was mit Hilfe einer einfachen, leicht verstellbaren Vorrichtung erreicht wird. Um späterhin bei Erledigung von Anfragen den Eingangstag feststellen zu können, wird eine durchsichtige Scheibe mit numerierter Feldeinteilung auf die Zahlkarte gelegt. Die Nummer des Feldes, das jenes Bohrloch bedeckt, entspricht dann dem Monatstage.

Diese Art der Kennzeichnung der Zahlkarten mit dem Eingangstage läßt sich von einer Kraft in 1 bis $1^1/_4$ Stunde bewerkstelligen.

Bevor die Zahlkarten zur Kontostelle gelangen, müssen ihre Abschnitte vom Hauptteile getrennt werden, weil bei der Kontostelle auf Grund der Haupt-

teile der Zahlkarten die Gutschriften und getrennt davon auf Grund der Zahlkartenabschnitte die Kontoauszüge gefertigt werden, die am Abend mit den Zahlkartenabschnitten an die Kontoinhaber zur Absendung kommen. Der großen Anzahl der Zahlkarten entsprechend, vollzieht sich auch das Abtrennen der Abschnitte auf maschinellem Wege, nämlich mit Hilfe von Papierschneidemaschinen, wobei jedesmal bis zu 500 Zahlkarten gleichzeitig unter das Schneidemesser kommen.

Das Postscheckamt in Berlin zählt gegenwärtig über 13 000 Kontoinhaber, von denen durchschnittlich etwa 10 000 täglich einen Kontoauszug erhalten. Die Versendung der Kontoauszüge erfolgt in Briefumschlägen, die mit der genauen Adresse des Kontoinhabers bedruckt sind. Bisher wurden diese Briefumschläge, für jeden Kontoinhaber getrennt, in Fachwerken vorrätig gehalten. Dies machte eine Fachwerkanlage mit einigen 13 000 Fächern sowie einen Vorrat von über $^1/_2$ Million bedruckter Umschläge notwendig. Neuerdings ist es dem Postscheckamte nach längeren Versuchen gelungen, mit Hilfe einer sinnreichen Adressiermaschine, die elektrisch betrieben wird, und die täglich den Bedarf an solchen Briefumschlägen für den nächsten Tag in je einem Exemplar vordruckt und ergänzt, jenes mit der ständigen Zunahme der Kontoinhaber immer umständlicher werdenden Fachwerkapparats entbehren zu können.

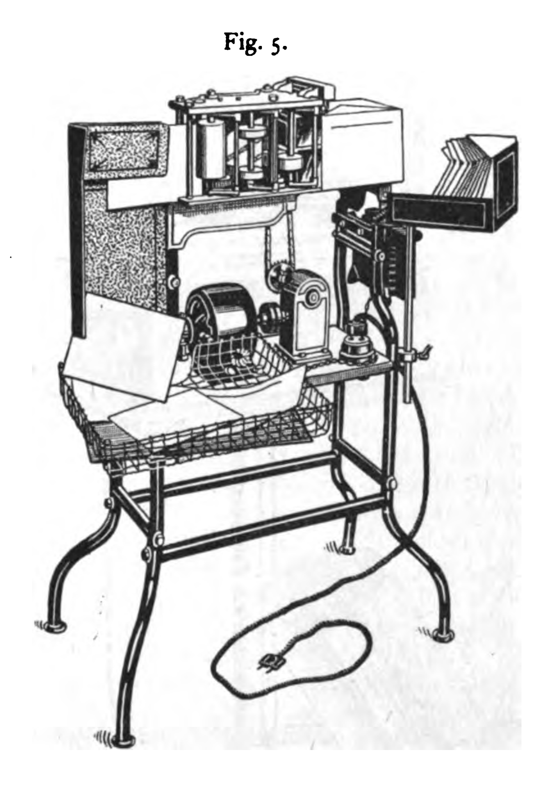
Bei der Adressiermaschine werden 12 cm lange und 6 cm breite Schablonen benutzt, die mit gewöhnlicher Schreibmaschine auf besonders präpariertes Papier geschrieben, auf einen Papprahmen geklebt und in einem auf dem Maschinentische (Fig. 4) befestigten kastenartigen Behälter gleichmäßig aufgeschichtet sind. Die jeweils zu unterst liegende Schablone wird selbsttätig auf den zu bedruckenden Briefumschlag geführt. Eine im Takt mit diesen Bewegungen arbeitende Farbwalze rollt unter Druck über die Schablone und stellt dadurch die Aufschrift her. Die Schablonen werden alsdann in einem auf der Vorderseite der Maschine sichtbaren Behälter selbsttätig wieder aufgestapelt. An Stelle der Briefumschläge, die für den einzelnen Kontoinhaber naturgemäß immer in einer größeren Anzahl auf Vorrat hergestellt und bereitgehalten werden mußten, braucht bei diesem neuen Verfahren für jeden Kontoinhaber nur eine Schablone aufbewahrt zu werden, die dabei dem Vorrat erheblich schneller entnommen wird als jene Umschläge aus den hohen und langen Fachwerken. Auch ist damit die zeitraubende Ausfertigung und Ausführung der fortlaufend für die Ergänzung jener 13 000 verschiedenen Briefumschlagsmengen erforderlichen Druckaufträge weggefallen und ebenso die mit Umständen verknüpfte Aufbewahrung der größeren Vorräte an solchen Umschlägen. Außerdem werden das Einsortieren der Umschläge in die Fachwerke und die Druckkosten erspart. Eine Schablone erlaubt etwa 3000 Abzüge.

Das Verschließen der Briefe mit den Kontoauszügen für die Kontoinhaber würde, wenn es mit der Hand geschähe, beim Berliner Postscheckamte täglich 10 Kräfte eine Stunde hindurch in Anspruch nehmen, da ein Mann etwa 1000 Briefe in einer Stunde zukleben kann. Im weiteren müssen diese Briefe auf der Rückseite mit dem Dienststempel des Postscheckamts und auf der Vorderseite mit dem Aufgabestempel bedruckt werden. Alle diese Geschäfte werden beim Berliner Postscheckamte von elektrisch betriebenen Briefschließmaschinen (Fig. 5) besorgt, die von je einem Manne bedient werden, und die in einem Arbeitsgange den Umschlag verschließen, ihn mit dem Dienststempel des Postscheckamts versehen und mit dem Aufgabestempel bedrucken. Diese Arbeit leistet eine Maschine stündlich bei etwa 4000 Briefen.

Für die Ausführung der mit der Bearbeitung der Überweisungen, Schecks, Zahlkarten und Kontopostanweisungen verknüpften Buchungs- und Rech-

nungsgeschäfte hat das Postscheckamt in Berlin zur Zeit gegen 85 Rechen- und Additionsmaschinen in Betrieb, von denen die meisten mit Zahlenschreibwerk versehen sind. Neben gewöhnlichen Schreibmaschinen besitzt das Postscheckamt ferner eine Anzahl von Schreibmaschinen, auf denen die geschriebenen Zahlen gleichzeitig addiert oder subtrahiert werden können. Handelt es sich beispielsweise darum, bei der Niederschrift zweier Zahlenreihen den Unterschied der beiden Summen zu erhalten, so werden die Einzelbeträge jeder Reihe auf je einem besonders einschaltbaren Rechenwerk in der Maschine für sich addiert. Die angezeigten beiden Summen werden hierauf, während die beiden Werke ausgeschaltet bleiben, unter die jedesmalige letzte Einzeleintragung geschrieben, so daß sie jedesmal die Gesamtsumme der Einzeleintragungen darstellen. Die Maschine wird dann auf Sub-

Fig. 5.

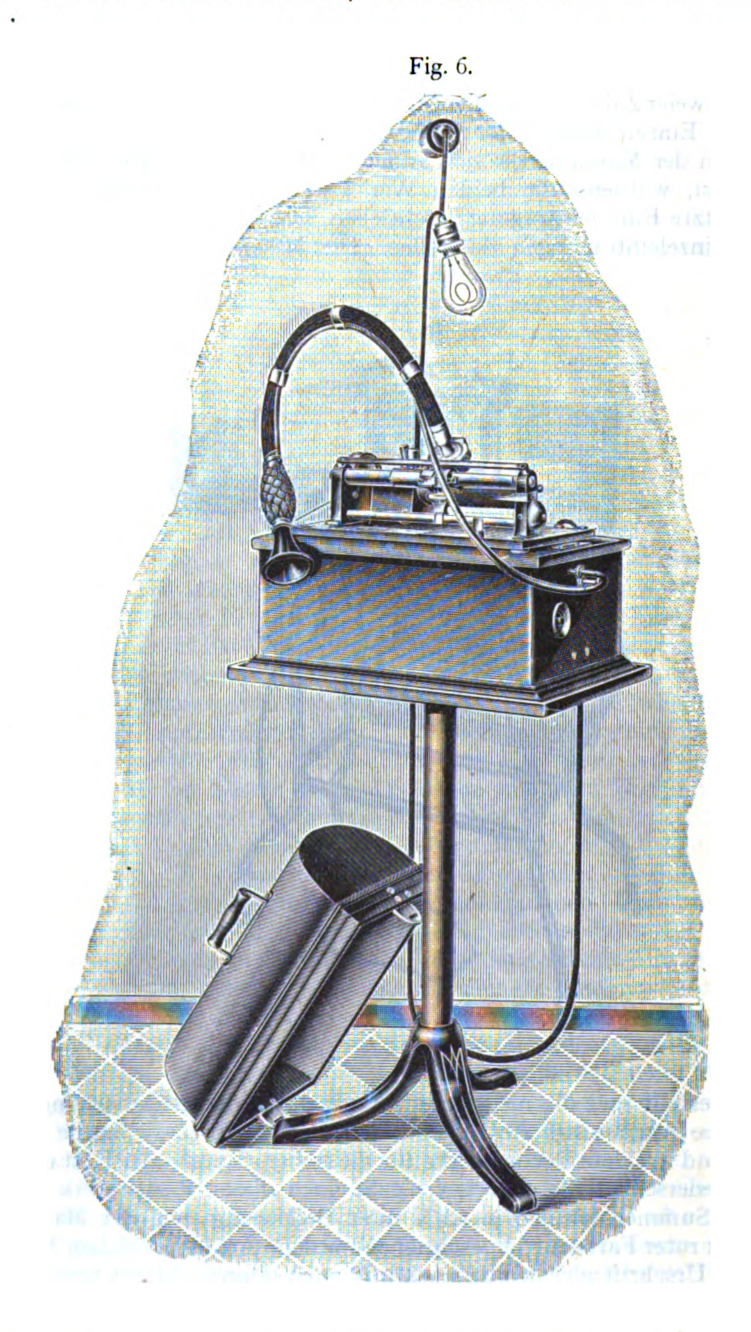


trahieren eingestellt und die niedrigere Summe unter der größeren eingetragen. Dabei geht die Angabe des Rechenwerkes für die niedrigere Summe auf Null zurück, während auf dem Rechenwerke für die höhere Summe der Rest erscheint. Durch die Niederschrift dieses Betrags geht auch dieses Rechenwerk auf Null zurück. Die Summen können je nach ihrer Bedeutung von der Maschine in schwarzer oder roter Farbe niedergeschrieben werden. Auf einer solchen Maschine, die neben der Urschrift gleichzeitig noch 2 Kopien (Durchschläge) fertigt, lassen sich stündlich etwa 1500 Buchungen vornehmen, wogegen handschriftlich nur etwa 650 Buchungen ausführbar wären.

Zur Umrechnung der Überweisungsbeträge im internationalen Postgiroverkehr in eine fremde Währung wird beim Berliner Postscheckamt eine besonders sinnreich eingerichtete Multiplikationsmaschine benutzt,

und zwar in folgender Weise. Der Tageskurs für 100 ℳ in der fremden Währung wird auf dem festen Teile der Maschine mit Stellschiebern eingestellt. Dann wird der verschiebbare Teil, der eine Ziffernreihe für den Multiplikator

Fig. 6.



und eine zweite Ziffernreihe für das Produkt enthält, nacheinander auf die verschiedenen Dezimal-, Einer-, Zehner-, Hunderter- usw. Stellen geschoben und jede Ziffer des Multiplikators durch entsprechend häufige Drehung einer

Kurbel dargestellt und betätigt. Die gedrehte Ziffer erscheint jedesmal in dem Ausschnitte der Multiplikatorskala. Ist so nacheinander mit sämtlichen Stellen multipliziert, so kann das Ergebnis von der Produktskala abgelesen werden. Zustande kommt das Ergebnis durch eine Kombination von Kegelrädern und Stufenwalzen, die beide auf jeder Umdrehung je 10 Ziffern betätigen; die Kegelzahnräder haben je 10 Zähne und die Walzen je 10 Stufen. Die Maschine kann außerdem benutzt werden für Addition, Subtraktion, Multiplikation, Division, Prozentrechnungen u. a. m.

Bald nach Einrichtung des Postscheckdienstes richtete sich die Aufmerksamkeit der Reichs-Postverwaltung auf die Nutzbarmachung des Phonographen für diesen Betrieb. Im Bureau des Kaufmanns hatte der Phonograph bereits Verwendung gefunden, um das Diktat von Briefen aufzunehmen, was sonst durch einen Stenographen geschah. Die im Postscheckamte Berlin vorgenommenen Versuche ergaben die Verwendbarkeit des Phonographensystems für die Buchung der Zahlkarten, die bis dahin ausschließlich in den sogen. Zahlkartenlisten teils handschriftlich, teils mit Hilfe von Rechenmaschinen erfolgte. Bei den für diesen neuartigen Zweck benutzten, elektrisch betriebenen Sprechmaschinen (Fig. 6) werden die für die Buchung in Betracht kommenden Angaben an der Hand der Zahlkarten in den auf dem Bilde sichtbaren, auf einem Schlauchstücke sitzenden Trichter gesprochen. Die Lautschwingungen werden in bekannter Weise auf Walzen festgehalten, die aus gehärtetem Wachs bestehen.

Sind die röhrenförmigen Walzen voll besprochen, so kommen sie zur Aufbewahrung in einen Schrank. Sie stehen dabei auf Holzkernen, die mit Filz überzogen sind und auf der Kopfseite die Nummer der Walze tragen. Je 24 solcher Holzkerne sind auf einer aus dem Schranke ausziehbaren, gleichfalls numerierten Holzplatte befestigt. Ein Schrank faßt etwa 1100 Walzen. Um auf die Eintragungen auf den einzelnen Walzen späterhin im Bedürfnisfalle zurückgehen zu können, vermerken die Buchungsbeamten, sobald sie einen Posten Zahlkarten auf die Walze gesprochen haben, in einem Hefte den Tag, die Nummer des Bretts und der Walze, die Kontogruppe, die Eingangsnummer der ersten und der letzten Zahlkarte sowie eine von der Sprechmaschine an der Hand einer mit der Walze parallel laufenden Gradeinteilung abgelesene Zahl, die angibt, wie weit die Walze besprochen ist. Auf diese Weise läßt sich unschwer, ohne daß ein Abhören der ganzen Walze erforderlich wird, die Stelle auf der Walze ausfindig machen, wo die Zahlkarte gebucht steht.

Eine einzelne Walze vermag etwa 500 Einzelbuchungen dieser Art aufzunehmen. Die voll besprochenen Walzen werden 3 Monate aufbewahrt und dann abgeschliffen. Dies geschieht mit Hilfe einer elektrisch betriebenen Abschleifmaschine (Fig. 7), die eine nur Bruchteile eines Millimeters starke Schicht von der Walze abnimmt und sie damit von neuem benutzbar macht. Das Abschleifen läßt sich gut 100 mal wiederholen.

Mit der Sprechmaschine lassen sich stündlich etwa 1000 Zahlkarten buchen. Außer im Postscheckbetriebe werden Sprechmaschinen neuerdings auch sonst im Geschäftsbereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung benutzt, so u. a. im Reichs-Postamt und in der Telegraphen-Apparatwerkstatt, wo sie zur Aufnahme zusammenhängender Diktate Verwendung finden.

Beim Berliner Postscheckamte wie auch bei den übrigen Postscheckämtern wird sodann eine Anzahl verschiedenartiger Druckmaschinen verwandt. An erster Stelle gehören hierher die Hochdruckstempelmaschinen, die die Zahlungsanweisungen und die an die übrigen Scheckämter weitergehenden Girolisten mit einem Reliefstempelabdruck in blauer Farbe versehen, der sie dadurch gegen Fälschung schützt. Ein Teil dieser Hochdruck-Prägemaschinen

Fig. 7.

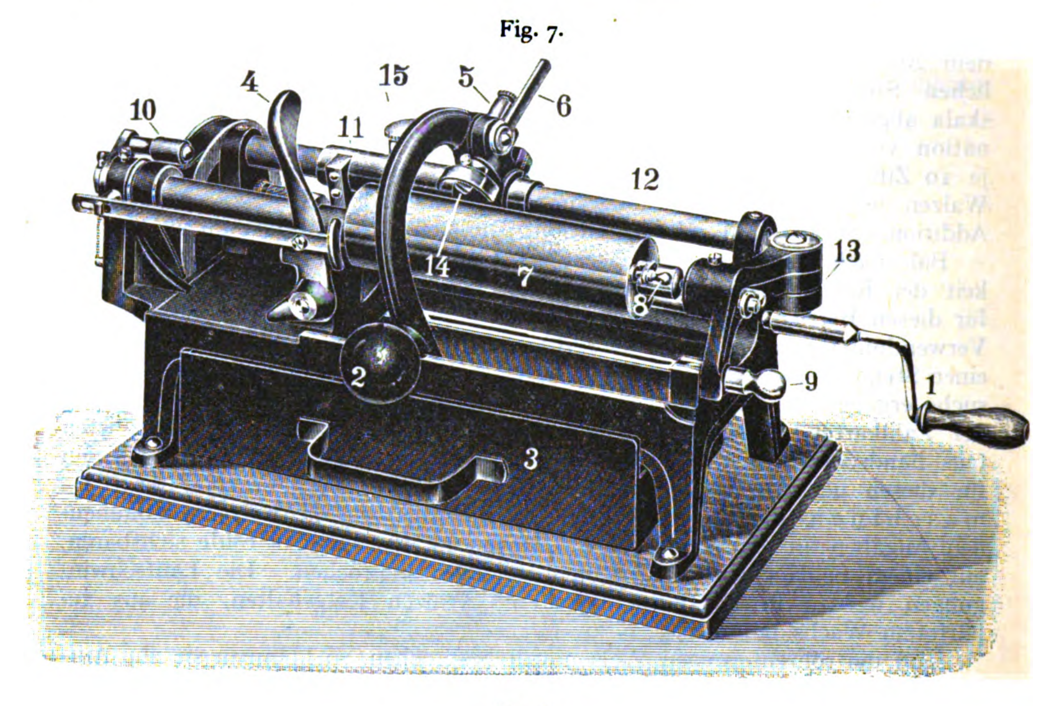
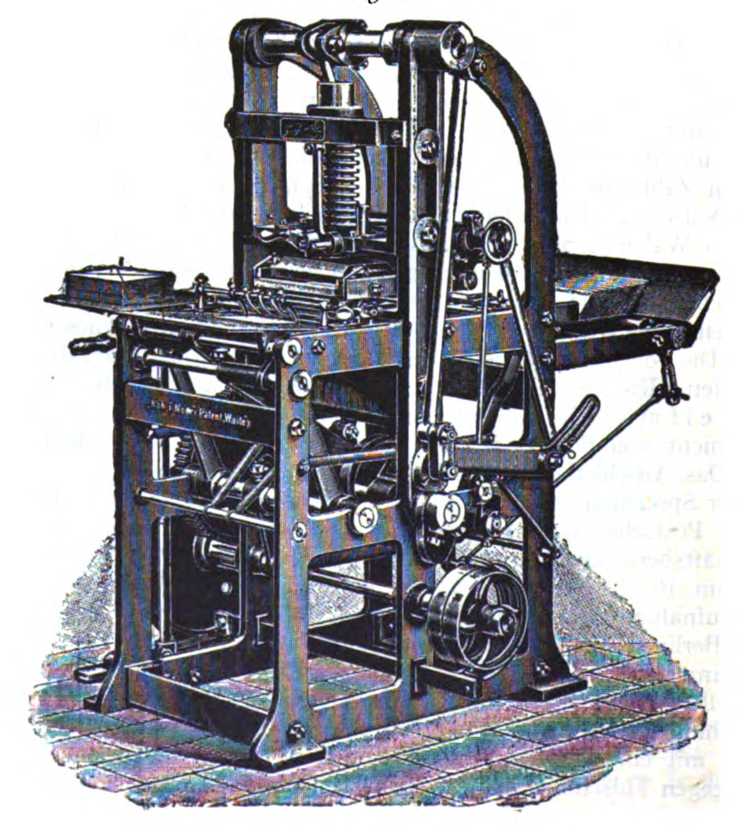


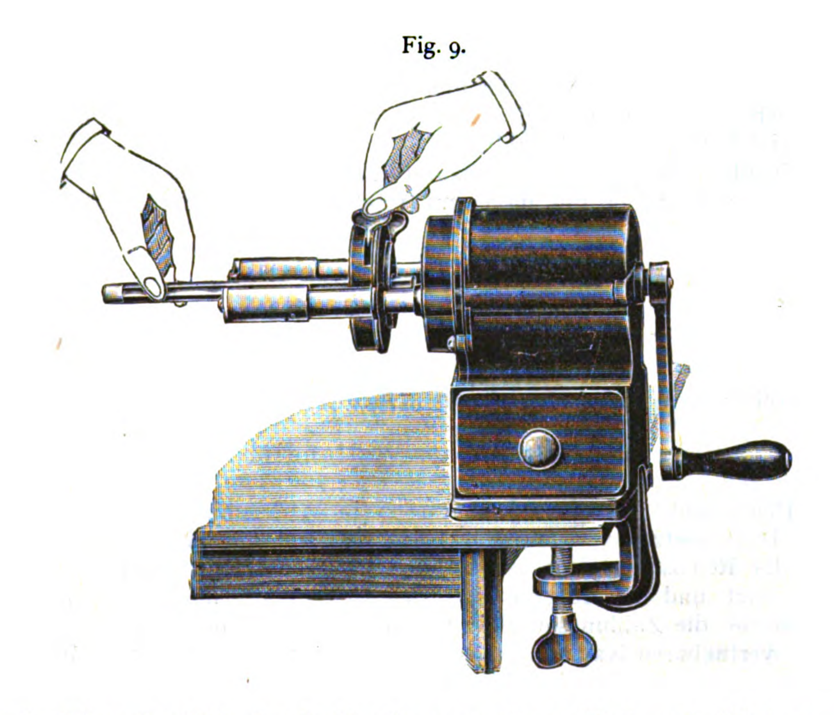
Fig. 8.



arbeitet mit selbsttätiger Zuführung. Dabei wird, während die Maschine ein Formular abstempelt, das nächste in eine Greifervorrichtung gelegt, durch die es beim folgenden Hube unter die Stempelvorrichtung gelangt. Die gestempelte Zahlungsanweisung wird dann selbsttätig weggeschoben und gleitet hierauf in einen Behälter. Jene Stempelvorrichtung umfaßt außer dem eigentlichen Hochdruckstempel noch einen Aufgabestempel, so daß die Zahlungsanweisung versandbereit für den Postbetrieb aus der Maschine herauskommt.

Die übrigen Druckmaschinen bestehen in einer Kopfdruckpresse, einer kleineren automatischen Tiegeldruckpresse sowie einer kleinen Schnellpresse. Während die Kopfdruckpresse für Fußbetrieb eingerichtet ist, arbeitet die Sicherheits-Tiegeldruckpresse (Fig. 8) mit halbautomatischer Zuführung. Das einzelne Formular wird hier mit der Hand angelegt, während das vorhergehende bedruckt wird. Dieses bedruckte Stück wird dann von einem Greifer weggezogen und fällt auf ein sich langsam bewegendes

Fig. 9.



Band. Hierauf erfaßt der Greifer jenes angelegte Blatt und führt es unter den Druckkopf. Die fertigen Formulare werden in einer Rinne gleichmäßig aufgeschichtet. Für die Herstellung größerer Druckaufträge dient die Schnellpresse. Der Eindruck erfolgt hier gleichzeitig in 6 auf einem Bogen vorgedruckten Formularen. Die Bogen werden dann in einem Stapel bis zu etwa 100 Stück durch eine besonders starke Papierschneidemaschine zerteilt. Mit Hilfe der Druckpressen werden die Überweisungs- und Scheckhefte, die die Kontoinhaber bei ihrem Beitritte zum Postscheckverkehr sowie späterhin zur Ergänzung ihres Bedarfs erhalten, mit der Kontonummer sowie mit dem Namen und Wohnorte des Kontoinhabers bedruckt. Die Ausführung dieser Arbeiten ist in der Regel dringlicher Art. Sie erfolgt deshalb im Postscheckamte selbst, weil ihre Übertragung an Privatdruckereien mit Weitläufigkeiten und Zeitverlust verknüpft wäre. Auf Antrag und Kosten der Kontoinhaber werden auf diesen Maschinen auch Zahlkarten mit der Kontonummer usw. bedruckt. Das Heften der Überweisungs-

und Scheckformulare besorgt eine besondere Heftmaschine. Dabei wird von einem aufgewickelten Stahldraht ein entsprechend bemessenes Stück abgetrennt, dessen Enden im rechten Winkel umgebogen und von oben durch den Heftrücken getrieben werden. Die unten aus dem Heftrücken hervortretenden Drahtenden werden darauf selbsttätig umgebogen. In gleicher Weise dient die Maschine zum Heften der zahlreichen im Betriebe des Postscheckamts aufkommenden Rechnungsbelege.

Nicht unerwähnt zu bleiben verdient schließlich die bei weitem kleinste der im Betriebe der Postscheckämter verwandten Maschinen, die Bleistiftspitzmaschine (Fig. 9). Die große Zahl der beim Postscheckamte täglich zu verrichtenden Durchdruckarbeiten ist mit einem dementsprechend bedeutenden Bedarf an Tintenstiften verknüpft. Durch die Benutzung von Bleistiftspitzmaschinen wird dieser Aufwand in den möglichst niedrigen Grenzen gehalten. Die Maschinen gestatten bei einfachster Handhabung schnelles und sauberes Arbeiten; sie lassen sich dabei so einstellen, daß jede gewünschte Form der Spitze hergestellt wird. Ist diese einmal gebildet, so bleibt eine weitere Betätigung der Maschine wirkungslos. Materialverschwendung oder Abbrechen der Spitze ist bei sachgemäßer Bedienung daher ausgeschlossen. Infolgedessen machen sich diese Maschinen durch die mit ihnen erzielten Ersparnisse an Bleistiftmaterial bald und gut bezahlt.

Alles in allem sind beim Postscheckamt in Berlin gegenwärtig 16 verschiedenartige Maschinenbetriebe mit insgesamt 170 Maschinen dauernd in Tätigkeit.

Die Einrichtung und der Geschäftsverkehr der Reichsbank.*)

Von Ober-Postinspektor Weiland in Berlin.

Die Reichsbank ist am 1. Januar 1876 in Wirksamkeit getreten. Nach § 12 des Bankgesetzes vom 14. März 1875 ist sie eine unter Aufsicht und Leitung des Reichs stehende Bank, die die Eigenschaft einer juristischen Person besitzt und die Aufgabe hat, den Geldumlauf im gesamten Reichsgebiete sowie die Zahlungsausgleichungen zu regeln und für die Nutzbarmachung verfügbaren Kapitals zu sorgen. Sie hat ihren Hauptsitz in Berlin.

An der Spitze der Reichsbank steht der Reichskanzler, der die gesamte Bankverwaltung innerhalb der Bestimmungen des Bankgesetzes vom 14. März 1875 und des Bankstatuts vom 21. Mai 1875 sowie der inzwischen erlassenen Änderungen leitet. Gleichzeitig ist er Vorsitzender des Bankkuratoriums, das die dem Reiche zustehende Aufsicht über die Reichsbank ausübt.

Das Reichsbank-Direktorium, das unter dem Reichskanzler die Reichsbank leitet, ist die verwaltende und ausführende sowie die die Reichsbank nach außen vertretende Behörde; es hat die Eigenschaft einer obersten Reichsbehörde. Das Direktorium besteht zur Zeit aus einem Präsidenten, einem Vizepräsidenten und acht Mitgliedern. Es faßt seine Beschlüsse nach Stimmen-

*) Benutzte Quellen: Koch, Münzgesetzgebung. Die Reichsbank von 1876 bis 1910. Organisation und Geschäftsverkehr statistisch dargestellt. Verwaltungsbericht der Reichsbank für das Jahr 1911. Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung 1906 bis 1910.

mehrheit, hat jedoch bei seiner Verwaltung überall den Vorschriften und Weisungen des Reichskanzlers Folge zu leisten.

Die Beamten der Reichsbank haben die Rechte und Pflichten der Reichsbeamten. Ende 1910 belief sich ihre Zahl auf 3495.

Dem Reichsbank-Direktorium unmittelbar unterstellt sind die selbständigen Reichsbankanstalten (Reichsbankhauptstellen und Reichsbankstellen). Sie haben die Aufgabe, innerhalb des ihnen von der Zentralleitung überwiesenen Bezirks die Geschäfte selbständig zu betreiben, zu denen die Reichsbank nach § 13 des Bankgesetzes überhaupt berechtigt ist. Nach ihrem Zwecke der unmittelbaren selbständigen Pflege des Geschäftsverkehrs besitzen die Reichsbankanstalten nach außen unbeschränkte Vertretungsbefugnisse, nach innen stehen sie zwar als Teile der gesamten Reichsbank im unmittelbaren Verkehr, nicht aber auch in Verrechnung miteinander. Diese erfolgt vielmehr lediglich durch die Reichshauptbank in Berlin. Sie sind der Leitung von je zwei Vorstandsbeamten unterstellt. Von diesen oder den als ihre Vertreter bezeichneten Beamten müssen die Unterschriften der selbständigen Bankanstalten vollzogen sein, um die Reichsbank rechtlich zu verpflichten.

Jede Reichsbankhauptstelle steht unter der Aufsicht eines vom Kaiser ernannten Kommissars. Bei den Reichsbankstellen sind Justitiare ernannt, die ähnliche Befugnisse auszuüben haben. Im übrigen unterscheiden sich die Reichsbankhauptstellen nur durch die bei ihnen nach § 36 des Bankgesetzes errichteten Bezirksausschüsse der Anteilseigner von den Reichsbankstellen.

Den selbständigen Bankanstalten unmittelbar untergeordnet sind die Reichsbanknebenstellen und Reichsbank-Warendepots. Ihre Tätigkeit ist mehr eine vermittelnde. In der Regel stehen sie nur mit der ihnen vorgesetzten Bankanstalt im unmittelbaren dienstlichen Verkehr; die von ihnen zu betreibenden Geschäfte bedürfen grundsätzlich der Genehmigung dieser Bankanstalt. Die Befugnisse der einzelnen Nebenstellen sind jedoch, namentlich hinsichtlich des Giroverkehrs, verschieden, und zwar ist diese Verschiedenheit im wesentlichen dadurch bedingt, daß den Vorstehern der bedeutenderen Nebenstellen ein vorzugsweise mit der Kassenführung betrauter Assistent oder mehrere Assistenten beigegeben sind. In diesen Fällen ist die Anstalt in der Regel mit dem sogenannten erweiterten Giroverkehr ausgestattet.

Die Nebenstellen mit Kasseneinrichtung betreiben fast alle im Rahmen der Tätigkeit der Reichsbank liegenden Geschäfte, während die Geschäfte der — stets von Agenten verwalteten — Nebenstellen ohne Kasseneinrichtung auf die Vermittlung von Lombardgeschäften und Wechselankäufen beschränkt sind. Die Warendepots vermitteln in der Regel nur Lombardgeschäfte, häufig auch den Ankauf von Wechseln, sie führen aber keine Kasse. Die Vorsteher üben ihre Tätigkeit im Dienste der Bank im Nebenamt aus.

Die Reichsbankhauptstellen werden auf Antrag des Reichskanzlers durch den Bundesrat errichtet. Ende 1911 bestanden solche in Bremen, Breslau, Cöln, Danzig, Dortmund, Dresden, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Kiel, Königsberg (Pr.), Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Posen, Stettin, Straßburg (Els.) und Stuttgart, also in 20 Städten.

Reichsbankstellen werden auf Antrag des Reichsbank-Direktoriums durch den Reichskanzler errichtet.

Die Errichtung von Nebenstellen und Warendepots ist lediglich Sache des Reichsbank-Direktoriums, sie erfolgt nach Bedürfnis.

Ende 1911 gab es 76 Reichsbankstellen, 379 Reichsbanknebenstellen mit Kasseneinrichtung, 7 Reichsbanknebenstellen ohne Kasseneinrichtung und

5 Reichsbank-Warendepots, so daß einschließlich der Reichshauptbank in Berlin und der 20 Reichsbankhauptstellen 488 Reichsbankanstalten vorhanden waren.

Das Grundkapital der Reichsbank besteht aus 180 Millionen Mark, geteilt in 40000 Anteile von je 3000 ℳ und 60000 Anteile von je 1000 ℳ. Als Eigentümer dieser Anteile standen Ende 1911 in den Stammbüchern der Reichsbank eingetragen

	16637	Inländer	mit	29810	Anteilen	zu	3000 ℳ	und	58540 Anteilen	zu 1000 ℳ,
	2128	Ausländer	-	10190	-	-	3000 ℳ	-	1460 -	- 1000 ℳ,
also	18765	Eigner	mit	40000	Anteilen	zu	3000 ℳ	und	60000 Anteilen	zu 1000 ℳ.

Eine besondere Stellung nimmt die Reichsbank als Zentral-Notenbank des Reichs ein, die nicht sowohl dem Erwerb als auch öffentlichen, volkswirtschaftlichen Zwecken dienen soll und daher im öffentlichen Interesse mit gewissen Rechten ausgestattet und mit entsprechenden Pflichten belastet ist.

Banknoten dürfen nach dem Bankgesetze von 1875 nur auf Beträge von 100, 200, 500 und 1000 ℳ oder einem Vielfachen von 1000 ℳ ausgefertigt werden. Im Gesetze vom 20. Februar 1906 ist diese Bestimmung dahin erweitert worden, daß die Reichsbank auch Noten zu 50 und 20 ℳ ausgeben kann. Mit Wirkung vom 1. Januar 1910 ist den Reichsbanknoten die Eigenschaft als gesetzliches Zahlungsmittel beigelegt worden.

Die Reichsbank ist verpflichtet, ihre Noten bei ihrer Hauptkasse in Berlin sofort bei Vorlegung, bei ihren Zweiganstalten, soweit es deren Barbestände und Geldbedürfnisse gestatten, dem Inhaber gegen deutsche Goldmünzen umzutauschen.

Das Notenrecht ist mittelbar beschränkt, einmal durch das System der indirekten Kontingentierung, auf Grund dessen die Reichsbank ihren den Barvorrat um mehr als eine bestimmte Summe überschreitenden Notenumlauf mit jährlich 5 v. H. an das Reich zu versteuern hat, dann durch die sogenannte »Dritteldeckung«. Danach muß die Reichsbank für den Betrag ihrer im Umlauf befindlichen Banknoten jederzeit in ihren Kassen als Deckung bereithalten mindestens ein Dritteil in kursfähigem deutschen Gelde, Reichskassenscheinen oder in Gold (in Barren oder ausländischen Münzen), das Pfund fein zu 1392 ℳ gerechnet, den Rest in diskontierten Wechseln, die eine Verfallzeit von höchstens drei Monaten haben und aus denen in der Regel drei, mindestens aber zwei als zahlungsfähig bekannte Verpflichtete haften, oder in Schecks, aus denen mindestens zwei als zahlungsfähig bekannte Verpflichtete haften.

Die als Notendeckung bezeichneten Sorten sind nicht mit dem Barvorrat identisch. Dieser umfaßt außer dem kursfähigen deutschen Gelde, den Reichskassenscheinen und dem Golde in Barren und ausländischen Münzen noch die Noten anderer deutscher Banken.

Das Gesamtkontingent der durch Barvorrat nicht gedeckten steuerfreien Banknoten wurde ursprünglich auf 385 Millionen Mark festgesetzt, von denen 250 Millionen Mark der Reichsbank, der Rest von 135 Millionen Mark den übrigen deutschen 32 Notenbanken zugewiesen wurde. Durch den Verzicht von 25 Privatnotenbanken auf das Recht zur Notenausgabe wuchsen deren Kontingente mit insgesamt 43400000 ℳ der Reichsbank bis zum 1. Januar 1894 zu. Nachdem das Kontingent zum 1. Januar 1901 auf 450 Millionen Mark erhöht und durch den Verzicht weiterer dreier Notenbanken bis zum 14. Dezember 1905 auf 472829000 ℳ gestiegen war, wurde es mit Wirkung vom 1. Januar 1911 auf 550 Millionen Mark, für die Vierteljahrsabschlußtage auf 750 Millionen Mark festgesetzt.

Im Jahre 1911 waren an Banknoten im Umlauf

als höchste Summe am 30. September	2 295 199 000 ℳ,
als niedrigste Summe am 23. Februar	1 372 185 000 -,
durchschnittlich	1 663 615 000 -,
(1910	1 605 882 000 -),

so daß gegenüber dem Vorjahre durchschnittlich 57 733 000 ℳ mehr im Umlaufe gewesen sind.

Die Steuergrenze ist im Jahre 1911 sechzehnmal überschritten worden, am höchsten am 30. September, 30. Dezember und 7. Oktober mit 503 997 125 ℳ, 451 973 615 ℳ und 424 410 096 ℳ. Die zu entrichtende Steuer hat 2 734 106 ℳ (1910 3 931 321 ℳ) betragen.

Das Notenrecht läßt sich ziffernmäßig nur annähernd bewerten. Nach den Berechnungen der Reichsbank hat sich für sie von 1876 bis 1910 ein Verlust von 21,1 Millionen Mark ergeben. Für die Anfertigung von Banknoten durch die Reichsdruckerei sind bisher an Kosten rund 15 Millionen Mark, darunter 1,3 Millionen Mark im Jahre 1911, entstanden.

Um die Erleichterung des Zahlungsausgleichs hat sich die Reichsbank durch die Einführung des Giroverkehrs im Jahre 1876 große Verdienste erworben. Ende 1911 betrug die Zahl der Girokonten 24 974. Nach einer am 15. Juni 1910 aufgestellten Statistik über die Berufsklassen der Kontoinhaber beteiligten sich am Reichsbankgiroverkehr

a) Private Guthaben.

1.	Landwirtschaft und deren Gewerbe	350
2.	Industrie und Gewerbe	7 676
3.	Handel, Transport und Versicherungen	6 276
4.	Geld- und Kreditwesen (Banken, Bankiers, Geldgeschäfte aller Art)	
	a) Aktienbanken	998
	b) sonstige Banken usw.	2 453
5.	Korporationen, Stiftungen, Privatpersonen usw.	1 153
6.	Konten, die zu Zwecken des inneren Dienstes eingerichtet sind und hauptsächlich der Zahlungsvermittlung zwischen den einzelnen Bankanstalten dienen (Asservaten- und Deponenten-Konten)	504
	Summe a)	19 410

b) Öffentliche Guthaben.

1.	Kassen und Behörden des Reichs und der Bundesstaaten	5 296
2.	Kommunalbehörden	679
	Summe b)	5 975
	insgesamt	25 385.

Von Mitte 1910 bis Ende 1911 ist danach ein Rückgang von rund 400 Konten eingetreten.

Die General-Postkasse beteiligt sich seit dem Jahre 1879 am Giroverkehr. Seit dem 1. Februar 1899 haben auch die Ober-Postkassen und die Postkassen, soweit sie ihren Sitz an einem Bankplatze haben, eigene Girokonten.

Die Umsätze im Giroverkehr haben im Laufe der Jahre außerordentlich zugenommen, wie nachstehende Übersicht zeigt:

Jahr	Gesamtumsatz ℳ	Barzahlungen sind erspart im Betrage von ℳ	Guthaben der Kontoinhaber am Jahresschlusse ℳ
1876	16 711 245 213	keine Angaben vorhanden	92 301 879
1880	35 234 255 341		131 153 091
1885	53 847 522 095		194 516 076
1890	79 749 501 623	57 558 134 430	252 704 183
1895	93 698 268 775	76 675 118 169	302 081 810
1900	163 632 309 890	136 187 814 307	409 579 026
1905	222 136 817 885	187 770 316 175	482 118 194
1910	314 172 687 775	276 055 468 185	561 729 723
1911	337 842 693 538	297 720 715 374	535 978 480.

Bemerkenswert ist, daß die Einzahlungen von Behörden und Personen, die kein Girokonto haben, für Rechnung von Girokunden infolge der **Einführung des Postscheckverkehrs** wesentlich zurückgegangen sind. Sie betrugen

im Jahre 1908	725 341	Stück	über	1 571 505 159 ℳ,
- - 1909	542 699	-	-	1 318 750 561 - ,
- - 1910	438 072	-	-	1 224 775 073 - ,
- - 1911	388 873	-	-	1 159 019 106 - .

Die für Rechnung der Privaten vereinnahmten Beträge sind auf den Konten verblieben

im Jahre 1876	durchschnittlich	3,03	Tage,
- - 1880	-	2,55	- ,
- - 1890	-	1,88	- ,
- - 1900	-	1,33	- ,
- - 1911	-	0,85	- .

Eine weitere Förderung des bargeldlosen Zahlungsausgleichs hat die Reichsbank durch die Einrichtung von Abrechnungsstellen erzielt. Die ersten Abrechnungsstellen wurden im Jahre 1883 in Berlin, Cöln, Dresden, Frankfurt (Main), Hamburg, Leipzig und Stuttgart errichtet; im Laufe der Jahre kamen solche in Braunschweig, Bremen, Breslau, Chemnitz, Dortmund, Düsseldorf, Elberfeld, Essen (Ruhr), Halle (Saale), Hannover, Karlsruhe (Baden), Mannheim, München und Nürnberg hinzu, so daß die Gesamtzahl nunmehr 21 beträgt. An dem Abrechnungsverfahren beteiligten sich Ende 1911 242 Girokunden, darunter von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die Postscheckämter in Berlin, Breslau, Cöln, Frankfurt (Main), Hamburg und Leipzig. Am 1. Juli 1912 ist das Postscheckamt in Hannover der Abrechnungsstelle daselbst als Mitglied beigetreten. Im Jahre 1911 sind in die 21 Abrechnungsstellen 13 471 426 Abrechnungspapiere (Schecks, Wechsel usw.) in Höhe von 63 015 295 300 ℳ eingeliefert worden (gegenüber 1 979 012 Abrechnungspapieren über 12 130 196 000 ℳ im Jahre 1884).

Die Gesamtumsätze im Giro- und Abrechnungsverkehr haben 1911 danach 337,8 + 63 = rund 400 Milliarden Mark betragen.

Eine große Bedeutung kommt der Reichsbank im Wechseldiskontgeschäfte zu, das durch § 13 des Bankgesetzes geregelt worden ist. Danach ist die Reichsbank befugt, Wechsel, die eine Verfallzeit von höchstens drei Monaten haben und aus denen in der Regel drei, mindestens aber zwei als zahlungsfähig Verpflichtete haften, zu diskontieren, zu kaufen und zu verkaufen.

Durch Artikel 5 der Bankgesetznovelle vom 1. Juni 1909 wurde diese Bestimmung dahin erweitert, daß auch Schecks, aus denen mindestens zwei als zahlungsfähig bekannte Verpflichtete haften, gekauft und verkauft werden dürfen.

Bezüglich des Diskontsatzes bestimmt der Artikel 7 der Bankgesetznovelle vom 7. Juni 1899 im § 1, daß die Reichsbank vom 1. Januar 1901 ab nicht unter dem von ihr gemäß § 15 des Bankgesetzes jeweils öffentlich bekannt gemachten Prozentsatze diskontieren darf, sobald dieser Satz 4 v. H. erreicht oder überschreitet. Diskontiert die Reichsbank zu einem geringeren als dem öffentlich bekannt gemachten Prozentsatze, so hat sie diesen Satz im Reichsanzeiger bekannt zu machen.

Außerdem übernimmt die Reichsbank gemäß § 13 Abs. 5 des Bankgesetzes die Einziehung von Wechseln und anderen Wertpapieren gegen Gebühren.

1911 stellte sich die Gesamtsumme aller angekauften Wechsel einschließlich Schecks und der zur Einziehung gelangten Auftragspapiere wie folgt:

Wechsel auf das Inland	5 408 361	Stück	mit	11 307 842 545 M,
Wechsel auf das Ausland	82 297	-	-	939 452 660 - ,
Auftragspapiere zur Einziehung	67 254	-	-	126 821 820 - ,
zusammen	5 557 912	Stück	mit	12 374 117 025 M
(gegen das Vorjahr mehr	172 012	Stück	mit	565 483 119 M).

Aus diesen Geschäften sind 46 710 562 M Gewinn aufgekommen.

Zu den weiteren Geschäften der Reichsbank gehört die Erteilung von zinsbaren Darlehen auf nicht länger als drei Monate gegen bewegliche Pfänder (Lombardverkehr). Der Zinsfuß für derartige Darlehen ist stets 1 v. H. höher als der jeweilige Diskontsatz für Wechsel.

Im Lombard waren ausgeliehen

am 1. Januar 1911	370 776 650 M;
neu ausgeliehen wurden	
101 538 Darlehen mit	2 933 136 800 -
	= 3 303 913 450 M;
dagegen zurückgezahlt	
89 303 Darlehen mit	3 186 670 000 -
so daß Ende 1911 ausgeliehen blieben	117 243 450 M.

Die im Lombardverkehr aufgekommenen Zinsen haben 4 641 552 M betragen.

Mit der Verwahrung und Verwaltung von Wertgegenständen befaßt sich die Reichsbank gemäß § 13 Abs. 8 des Bankgesetzes.

Offene Depots nimmt nur das Kontor der Reichshauptbank für Wertpapiere in Berlin zur Aufbewahrung und Verwaltung entgegen; verschlossene Depots zur einfachen Aufbewahrung können bei allen Bankanstalten des Reichs, ausgenommen die nur mit einem Beamten besetzten Nebenstellen, hinterlegt werden.

Ende 1911 befanden sich bei der Reichsbank 274774 offene Depots im Nennwerte von 3,2 Milliarden Mark und 4988 verschlossene Depots.

Eine wichtige Aufgabe fällt der Reichsbank im Verkehr mit den Kassen des Reichs und der Bundesstaaten zu. Nach § 22 des Bankgesetzes von 1875 war sie verpflichtet, ohne Entgelt für Rechnung des Reichs Zahlung zu leisten, und zwar bis zur Höhe des Reichsguthabens. Diese Bestimmung ist durch den Artikel 7 der Bankgesetznovelle vom 1. Juni 1909 ersetzt worden. Danach ist die Reichsbank verpflichtet, die Geschäfte der Reichshauptkasse unentgeltlich zu besorgen, sowie berechtigt, entsprechende Kassengeschäfte für die Bundesstaaten zu übernehmen. Damit soll außer Zweifel gestellt werden, daß die Reichsbank die Geschäfte der Reichshauptkasse kostenlos wahrzunehmen hat. Hierunter sind sämtliche Kassengeschäfte zu verstehen, die der Reichshauptkasse durch den Reichskanzler zur Wahrnehmung überwiesen werden. Die Reichshauptkasse bildet eine Abteilung der Reichsbankhauptkasse und ist wie diese mit Reichsbankbeamten besetzt.

Bis 1895 beschränkte sich der Verkehr der Reichsbank mit öffentlichen Kassen hauptsächlich auf die Reichshauptkasse, die General-Postkasse, die preußische und die badische Generalstaatskasse, deren Konten damals — mit Ausnahme der General-Postkasse — dem allgemeinen Giroverkehr nicht angeschlossen waren, sondern als besondere Hauptbuchkonten geführt wurden. In den Jahren 1896 bis 1898 wurden die besonderen Konten aufgelöst und der Verkehr mit diesen Kassen über Girokonto geleitet, der nach Anschluß weiterer Kassen seitdem im Gegensatze zum Giroverkehr der Privaten als der Giroverkehr der öffentlichen Kassen ausgewiesen wird.

1910 standen 681 Kassen des Reichs, darunter 451 Postkassen, 3916 preußische Staatskassen, 82 badische Staatskassen und 694 Kassen der übrigen Bundesstaaten mit der Reichsbank in Verbindung. Die Umsätze dieser 5373 Kassen waren folgende:

a)	Kassen des Reichs ohne Reichs-Postverwaltung.....	25 691 239 000 *M*
b)	- der Reichs-Postverwaltung................	7 134 036 000 -
c)	preußische Staatskassen..........................	37 533 831 000 -
d)	badische Staatskassen	548 213 000 -
e)	Kassen der übrigen Bundesstaaten	3 998 598 000 -
	mithin Gesamtumsatz....	74 905 917 000 *M*.

1911 ist der Gesamtumsatz auf 76,9 Milliarden Mark gestiegen.

Bemerkenswert ist, daß der Giro-Postanweisungsverkehr der Reichs-Postverwaltung, wie aus der nachstehenden Übersicht noch näher hervorgeht, in den Jahren 1909 und 1910 infolge der Einführung des Postscheckverkehrs wesentlich zurückgegangen ist.

Jahr	Im Giro-Postanweisungsverkehr eingezahlte Postanweisungen		Im Giro-Postanweisungsverkehr ausgezahlte Postanweisungen	
	Stück	Betrag *M*	Stück	Betrag *M*
1906........	2 802 100	264 125 400	35 726 500	2 336 938 500
1907........	3 138 800	292 767 200	38 695 500	2 565 071 900
1908........	3 374 000	321 248 300	43 866 300	2 717 880 400
1909........	3 068 100	276 629 600	40 485 200	2 049 004 300
1910........	2 754 500	258 780 400	35 125 500	1 691 732 300.

Über die Verteilung des Reingewinns der Reichsbank war in § 24 des Bankgesetzes von 1875 Bestimmung getroffen worden. Diese Bestimmung wurde zunächst vom 1. Januar 1891 ab auf Grund der Bankgesetznovelle vom 18. Dezember 1889 und dann vom 1. Januar 1901 ab auf Grund der Bankgesetznovelle vom 7. Juni 1899 ersetzt. Aus dem beim Jahresschlusse sich ergebenden Reingewinne wird nunmehr

1. zunächst den Anteilseignern eine ordentliche Dividende von $3^1/_2$ v. H. des Grundkapitals berechnet, sodann

2. von dem Mehrbetrag ein Teil von 20 v. H. dem Reservefonds zugeschrieben, solange dieser nicht den Betrag von 60 Millionen Mark erreicht hat,

3. von dem weiter verbleibenden Reste den Anteilseignern ein Viertel, der Reichskasse drei Viertel überwiesen.

1911 hat betragen

1. die Gesamteinnahme		57 203 393 ℳ 8 Pf.,
2. die Gesamtausgabe		29 669 803 - 49 -
(darunter 23,4 Millionen Mark Verwaltungskosten)		
mithin Reingewinn		27 533 589 ℳ 59 Pf.
Von dem Reingewinn in Höhe von		27 533 589 ℳ 59 Pf.
waren zu überweisen		
1. an die Anteilseigner $3^1/_2$ v. H. von 180 000 000 ℳ		6 300 000 - — -
2. von den verbleibenden		21 233 589 ℳ 59 Pf.
10 v. H. an den Reservefonds		2 123 358 ℳ 95 Pf.
3. an die Reichskasse		
$^3/_4$ des Restgewinns zu 2.	15 925 192 ℳ 19 Pf.	
abzüglich der Hälfte der dem Reservefonds zugeschriebenen 10 v. H.	1 061 679 - 47 -	14 863 512 - 72 -
und an die Anteilseigner		
$^1/_4$ des Restgewinns zu 2.	5 308 397 ℳ 40 Pf.	
abzüglich der Hälfte der dem Reservefonds zugeschriebenen 10 v. H.	1 061 679 - 48 -	4 246 717 - 92 -
		= 21 233 589 ℳ 59 Pf.

Das Reich hat erhalten	
a) vom Gewinn laut Ziffer 3	14 863 512 ℳ 72 Pf.
b) an Notensteuer	2 734 106 - — -
zusammen	17 597 618 ℳ 72 Pf.
(1910	20 002 791 ℳ 32 Pf.)
Den Anteilseignern sind überwiesen worden	
a) Dividende vom Grundkapital	6 300 000 ℳ — Pf.
b) vom Gewinn laut Ziffer 3	4 246 717 - 92 -
c) die 1910 unverteilt gebliebenen	1 953 - 16 -
zusammen	10 548 671 ℳ 08 Pf.

Die Bankanteile haben einen Ertrag von 5,86 v. H. (1910 6,48 v. H.) ergeben. Der Reservefonds hat 1911 eine Höhe von 66 937 083 ℳ erreicht.

Ein Beitrag zur Geschichte des Postamts in Rheinhausen.

Von Oberpostassessor Korzendorfer in Regensburg.

Hartmann erzählt in seiner »Entwicklungsgeschichte der Posten«*), daß Francesco de Taxis im Jahre 1516 eine reitende Botenpost von Brüssel nach Mailand und Rom, und zwar über Württemberg, errichtet habe. Eine Quellenangabe fehlt. Die Behauptung ging dann ohne weitere Prüfung in alle Abhandlungen postgeschichtlichen Inhalts und in zahlreiche Geschichtswerke über. Erst der um die Erforschung der Postgeschichte verdiente fürstlich Thurn und Taxissche Archivrat Dr. Rübsam erbrachte in seinem Buche »Joh. Baptist von Taxis«**) den Nachweis, daß der erste urkundliche Beweis für die Existenz der Taxisschen Postanstalt in den burgundischen Niederlanden an der Schwelle des 16. Jahrhunderts entgegentritt. Er führte dafür die am 1. März 1500 erfolgte Ernennung des Franz von Taxis zum capitaine et maîstre der Posten des Erzherzogs Philipp des Schönen von Österreich an und sodann das am 18. Januar 1504 zwischen diesen beiden abgeschlossene Abkommen, kraft dessen sich Taxis verpflichtete, eine Postverbindung zwischen den Niederlanden, dem Hofe Maximilians I. in Deutschland, der jeweiligen Residenz des französischen Königs und dem spanischen Hofe zu unterhalten. Aber Dr. Rübsam fügt seiner Feststellung die Einschränkung bei, »wenn nicht noch ältere Beweise aufgefunden werden sollten«. Dies geschah.

Nach den Forschungen Dr. Ohmanns***) ist das Geburtsjahr der Taxisschen Post für das Gebiet des heutigen Tirols in das Jahr 1489 zu setzen. Für dieses Jahr und für 1490 fand Ohmann in den Tiroler Rait (= Rechnungs)-büchern zu Innsbruck die ersten Ausgaben, die König Max I. als Verwalter der österreichischen Länder für Postzwecke aufgewendet hat (a. a. O. S. 86).

> »Von den XXV Tausend Gulden Rheinisch Hülfsgelts von der Landschaft herrürende« als ersten Posten:
>
> »Johannetn Daxn Obristn postmaister am Freitag nach Conc. marie (11. Dez. 1489) durch Waptistum seinen vettren zu notturfft der post 300 Gld. R.«.

Ferner am 9. Januar 1490: »durch petern de Lator postpotn 15 Gld. R.«, am 1. Februar »durch franziskum seinen brueder 25 Gld. R.«.

Daß aber König Max um diese Zeit sehr energisch auch die Einrichtung der Post in die Niederlande durch das heutige Deutschland betrieb, beweist ein Schreiben von ihm, das der Verfasser dieser Zeilen im Kreisarchiv zu Speyer fand.†) Dieses Schreiben ist somit der erste urkundliche Nachweis für die Einrichtung des Niederländer Kurses in Deutschland. Es lautet:

> Den ersamen unnsern und des Reichs lieben getreuen Burgermaister und Rate der Statt Speyr.
>
> Maximilian von gots gnaden romischer Kunig zu allen Zeytten merer des Reychs etc.

*) Leipzig. Wagner 1868, S. 246.

**) Freiburg i. B. Herder 1889, S. 6.

***) Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. L. Dunker und Humblot 1909, S. 84 ff.

†) Kreisarchiv zu Speyer, Fasc. 157.

Ersamen lieben getreuen wir haben euch sechzig reinisch gulden auf unser posten geschickt und an euch begert, nachdem Speyer an einem gelegen endt ligt die do selbst zu haben und das ir solich gelt Inen von unsern wegen aus geben solten aber unns ist noch kein antwort von euch kommen, das unns nachdem in vil sachen merklichs daran ligt etwas befrembdt. und begern aber an euch mit fleyß Ir wellet ob wir unns darauf verlassen mogen unnd eigentlich wissen lassen, und unns einen reyttenden und einen fußbotten bestellen und ydem unser wapen lassen machen, wollen wir euch furderlichen mer gelts sennden und das gegen euch gnedilich erkennen. Geben zu Enns an mittichen nach sant Margarethentag anno ʒLXXXX*) unnsers reychs im funfften jare.

ad mandatum domini regis.

Das Wichtigste in diesem Schreiben, das König Max von Enns aus abgesandt hat, ist, daß 1490 der Postkurs in die Niederlande über Rheinhausen-Speyer noch nicht bestand. Es ist hier der erste Versuch gemacht, den Kurs einzurichten. Die bei Ohmann erwähnte Memminger Chronik von 1490 hat also vollkommen recht, wenn sie berichtet: »In diesem Jahr fingen die Posten an bestellt zu werden auf Befelch Maximilian I. deß römischen Königs, von Österreich biss in Niderland, in Frankreich und bis nacher Rom«.

Freilich die Speyrer Stadtväter erfaßten die Wichtigkeit der Postverbindung nicht oder fürchteten sich, eine »kaiserliche Post« in ihre Mauern einzulassen. Sie gaben höchst wahrscheinlich auch auf diesen zweiten Brief dem Könige keine Antwort, wenigstens ist in den Protokollbüchern der Stadt Speyer darüber nichts zu finden.

König Maximilian sah sich daher gezwungen, die Post vorläufig in der Umgebung von Speyer zu errichten und wählte dazu das in der Nähe gelegene Rheinhausen, bei dem seit alter Zeit sich eine Fähre befand.

Nach den vorgefundenen Stundenpässen kann in Rheinhausen der Postaustausch zum erstenmal im Jahre 1495 nachgewiesen werden, von wo ein Postbote namens Bentz Glesser die Post nach Worms befördert. Im Jahre 1512 wird zum erstenmal ein Postmeister von Rheinhausen »Seraphin von Taxis« erwähnt.**) Damit ist das Postamt, das jedenfalls schon früher errichtet wurde, nachgewiesen.

Es wäre nun nicht uninteressant, die Geschichte des Postamts Rheinhausen weiter zu verfolgen, wie es den Postmeistern allmählich gelang, in die Stadt Speyer einzudringen und das Posthaus dahin zu verlegen (1633/34), und wie dann im Jahre 1745 die Post wegen der Bedeutungslosigkeit Speyers — das 1689 vollständig niedergebrannt worden war — und wegen der fortwährenden Belästigungen durch die Franzosen nach Bruchsal verlegt wurde.

---

*) 14. Juli 1490; die Urkunde ist vom Stadtschreiber in Speyer mit dem Präsentationsvermerk: »praes. Va post margareten« versehen. Quinta kann hier nicht Donnerstag bedeuten, da sonst das Schreiben am Tage nach der Ausstellung in Speyer eingetroffen wäre, es bedeutet entweder am fünften Tage nach St. Margareten, oder es liegt überhaupt ein Schreibversehen vor.

**) Ohmann a. a. O., S. 243.

LITERATUR.

Kurzes Lehrbuch der Elektrotechnik. Von Dr. Adolf Thomälen, Elektroingenieur. Fünfte Auflage. 539 Seiten. Geb. Preis 12 *M*. Julius Springer, Berlin 1912.

Das vom praktischen Standpunkte geschriebene und in erster Linie für den Starkstromtechniker bestimmte Lehrbuch, aus dem jedoch auch der Schwachströmler Belehrung schöpfen kann, behandelt in klarer und gedrungener Darstellungsweise die Grundgesetze der Elektrotechnik und besonders eingehend die Elemente der elektrischen Maschinen. Ein trefflicher Führer für den Studierenden, der nach der Anordnung und Behandlung des Stoffes gewissermaßen selbst die Ergebnisse finden und die Wirkungsweise der Maschinen verstehen lernt, ist das Werk, das seit seinem erstmaligen Erscheinen 1903 jetzt die fünfte Auflage erlebt, auch dem Praktiker ein achtbarer Handweiser. Als ein Nachteil des Buches sind die von den Amerikanern übernommenen Wortbildungen anzusehen, die wie Admittanz, Konduktanz, Suszeptanz u. m. a. öfters wiederkehren und die berechtigte Frage entstehen lassen, ob solche Ausdrücke in einem deutschen Lehrbuche nicht sollten zu entbehren sein.

Was ist Elektrizität? Von Charles R. Gibson. Autor. deutsche Bearbeitung von Hanns Günther. Kosmos, Gesellschaft der Naturfreunde (Franckhsche Verlagshandlung, Stuttgart). Preis geh. 1 *M*, geb. 1 *M* 80 Pf.

In anschaulicher und leicht verständlicher Form werden unsere jetzigen Vorstellungen vom Wesen der Elektrizität wiedergegeben, wie sie sich auf der Lorentzschen Theorie aufbauen. Namentlich wird den Telegraphenbeamten das Bild interessieren, das von den Vorgängen bei Fortpflanzung des Stromes in den Leitungen, bei dem Entstehen und der Ausbreitung der Ätherwellen der drahtlosen Telegraphie und Telephonie entrollt wird. Des weiteren werden die Licht- und Wärme-, die Kathoden- und Röntgenstrahlen sowie Zeemanns bekannter Versuch behandelt, der den experimentellen Beweis der Elektronentheorie erbrachte.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 18. BERLIN, SEPTEMBER. **1912.**

Die preußische Post von 1806 bis 1808.

Nach den Akten des vormaligen General-Postamts bearbeitet von Ober- und Geh. Postrat a. D. Sautter in Berlin.

Am 25. Oktober 1806, $7^1/_2$ Uhr morgens, rückte das Armeekorps des französischen Marschalls Davoust durch das Cottbusser Tor in Berlin ein. Auf Befehl des französischen Commissaire ordonnateur*) mußten sich die Mitglieder der Oberbehörden der Residenzstadt zum Empfange des Marschalls in Uniform am Cottbusser Tor einfinden, darunter auch die in Berlin zurückgebliebenen Mitglieder des General-Postamts. An dessen Spitze stand damals der General-Postmeister Graf von der Schulenburg-Kehnert, der aber bei seiner durch anderweitige Dienstobliegenheiten bedingten häufigen Abwesenheit von Berlin und wegen der vielen ihm sonst noch übertragenen Amtsgeschäfte — 1806 wurde er zum Gouverneur**) von Berlin ernannt — sich um die Leitung des General-Postamts nur wenig kümmern konnte. Diese lag fast ganz in den Händen des Generalpostamts-Präsidenten, Geheimen Oberfinanzrats von Seegebarth. Mitglieder des

*) Ober-Kriegskommissar. Als Napoleon durch Dekret vom 9. Pluviôse VIII (29. Januar 1800) das französische Intendanturwesen neu ordnete, schuf er das Corps der »Commissaires de guerre«, aus 310 Köpfen bestehend, worunter 35 mit weitreichenden Befugnissen ausgestattete »Ober-Kriegskommissare« — Commissaires ordonnateurs —, zu deren Aufgaben u. a. die Erhebung der Kriegsteuern in Feindesland gehörte.

**) In welcher Eigenschaft er nach der Schlacht bei Jena, nachdem er noch am 16. Oktober die Berliner über die Kriegslage beruhigt hatte, am 17. Oktober 1806 den bekannten Aufruf erließ: »Der König hat eine Bataille verlohren. Jetzt ist Ruhe die erste Bürgerpflicht. Ich fordere die Einwohner Berlins dazu auf. Der König und seine Brüder leben!« Zwei Jahre später trat der vormalige General-Postmeister in die Dienste des Königs von Westphalen, was der »Moniteur« mit den wegwerfenden Worten bekannt gab: Der preußische Ex-General und Staatsminister Graf v. d. Schulenburg wurde als Divisions-General zum Dienste des Königs »zugelassen«.

General-Postamts waren zu jener Zeit: der Geheime Finanz- und Geh. Postrat Müller, Vertreter des Präsidenten, der Geheime Finanz- und Geh. Postrat Berends, der Geheime Kriegs- und Geh. Postrat Amelang und die Geheimen Posträte Wöllner, Emmich, Weck und Pistor. Berends und Amelang waren die Justitiare des General-Postamts. Präsident v. Seegebarth war auf Grund einer Order des Königs, d. d. Halberstadt, den 16. Oktober 1806, mit der General-Postkasse und der Hofpostamtskasse, den Dokumenten, Etats usw. sowie einem Teile des Archivs des General-Postamts dem Könige nach der Festung Küstrin gefolgt, von wo aus die Reise sogleich bis Königsberg und später bis Memel fortgesetzt werden mußte. Der Rendant der General-Postkasse Engel und ihr Kassierer Krohn hatten sich auf Weisung des Präsidenten v. Seegebarth ebenfalls von Berlin entfernt. Die Abreise des Präsidenten muß in größter Hast vonstatten gegangen sein; denn unterm 21. Oktober schrieb er an seinen Vertreter, den Geheimrat Müller, der die Leitung des General-Postamts nunmehr übernommen hatte: »Bei der Eilfertigkeit meiner Abreise und dem damaligen Drang der Geschäfte sind mehrere der eingekommenen neuen Sachen unpräsentiert und viele Konzepte ungezeichnet geblieben; ich darf von Euerer Hochwohlgeboren gefälliger Freundschaft hoffen, daß Sie solches in meinem Namen gefälligst nachgeholt haben werden.« Vor seiner Abreise hatte v. Seegebarth, einem Beschlusse des Ministeriums gemäß, das auf diese Weise »die fernere Fortschaffung des baren Geldes und der im Falle einer Invasion erforderlichen Waren verhüten wollte«, dem Vorsteher des Hofpostamts, Kriegsrat Richter, die Weisung erteilt, den Postenlauf nach allen Richtungen zu unterbrechen, so daß Berlin vom 19. Oktober ab ohne alle Postverbindung war. Schon am 21. hatte zwar der »große Staatsrat« sich mit der Aufhebung dieser bedenklichen Maßregel einverstanden erklärt, und das General-Postamt hatte durch Verfügung vom 22. die Wiedereinrichtung der Postkurse nach Norden und Osten — von Westen und Südwesten her rückte der Feind an — angeordnet, auch dem Berliner Publikum mittels gedruckter Bekanntmachung davon Kenntnis gegeben. Es war aber zu spät; denn die Franzosen standen vor den Toren und rückten schon am 24. in die Stadt ein, worauf sie die bei der Posthalterei verfügbaren Pferde sofort für die Zwecke des militärischen Kurier- und Estafettendienstes in Beschlag nahmen. Der französische General-Feldpostinspektor Bussmann nahm mit mehreren Commis Wohnung im Hofpostamt, um von da aus die Abfertigung der Kuriere und Estafetten für Militärzwecke zu überwachen. Die Unterbrechung des Postenlaufs hatte natürlich die allerübelsten Folgen. Das Publikum befand sich in der größten Verlegenheit, Handel und Wandel lagen ganz darnieder; es fehlte an der Zufuhr von Lebensmitteln, die bei der großen Bevölkerungsziffer und der starken französischen Besatzung bereits selten und teuer wurden. Die Wiederherstellung der Postverbindungen erschien von Tag zu Tag als eine immer dringendere Notwendigkeit. Einem Rate des General-Feldpostinspektors Bussmann folgend, wandte sich das General-Postamt am 31. Oktober in einer schriftlichen Eingabe an den Oberstallmeister Napoleons, Caulaincourt, mit der Bitte, wegen Wiedereröffnung des Postverkehrs im Rahmen der Interessen der französischen Armee Bestimmungen zu treffen. Gleichzeitig bat eine aus Mitgliedern des Kollegiums des General-Postamts bestehende Abordnung in der Sache bei Caulaincourt um Gehör. Auf die Eingabe erfolgte keine Antwort, die Abordnung wurde nicht vorgelassen. Endlich am 3. November, nachdem Berlin seit vollen 14 Tagen ohne jede Postverbindung geblieben war, gab der neuernannte französische Gouverneur, Divisionsgeneral Clarke, dem zu ihm nach dem königlichen Schlosse beschiedenen Geheimrat Müller den mündlichen Befehl, die Reitpostkurse innerhalb der von den französischen Truppen besetzten Gebiete sowie nach und von den neutralen und den mit Frankreich verbündeten



Ländern schleunigst wiederherzustellen und mit den Reitposten nach Leipzig, Dresden und Erfurt den Anfang zu machen. Eine öffentliche Bekanntmachung des General-Postamts, die erste in deutscher und französischer Sprache, gab den Berlinern davon Kenntnis, daß sie vom 5. November ab einstweilen in diesem beschränkten Umfange mit der Außenwelt wieder in Verbindung treten könnten. Wegen der Einzelheiten verwies das General-Postamt auf die Ankündigungen, die das Hofpostamt in seinem eigenen Dienstgebäude sowie in der Börse durch öffentliche Anschläge zur allgemeinen Kenntnis bringen werde. Am 6. November machte das General-Postamt öffentlich bekannt, daß vom 8. ab die wichtige Hamburger Reitpost zum ersten Male wieder verkehren werde, und zwar wöchentlich zweimal (Dienstags und Sonnabends abends) wie früher; nur müßten die mit den Reitposten nach Hamburg abzusendenden Briefe vor 12 Uhr mittags zur Post geliefert werden.

Hinzugefügt war die Nachricht, es sei der Wille des Kaisers Napoleon, daß der Lauf der Posten in den Ländern zwischen Oder und Rhein nach und nach wiederhergestellt werden solle.

Mitten in diese eifrige Tätigkeit zur Wiederherstellung des Postenganges fiel eine sehr unbequeme Forderung des französischen General-Feldpostinspektors Bussmann, derzufolge sofort nicht weniger als 100 Pferde dergestalt in Bereitschaft gehalten werden sollten, daß sie nach einer 2 bis 3 Stunden vorhergegangenen Anzeige im kaiserlich französischen Postdienste gebraucht werden könnten. Die Berliner Posthalterei war zu dieser Pferdegestellung durchaus nicht imstande, da sie keine 20 Pferde mehr hatte, die zu den stündlich vorkommenden Kurieren dringend nötig waren. Die Hereinschaffung vom Lande erschien der unvermeidlichen Verzögerung halber untunlich. Das General-Postamt stellte dies dem Magistrat vor mit dem Anheimgeben, auf den Pferdebestand bei den Bürgern in der Stadt zurückzugreifen. Dieser antwortete (unter der Firma »Comité administratif«) schon am nächsten Tage, daß die Brauer, Branntweinbrenner und Ackerbürger aufgefordert worden seien, die verlangten 100 Stück Pferde in der Weise in Bereitschaft zu halten, daß sie innerhalb 12 Stunden jederzeit zum kaiserlich französischen Dienste benutzt werden könnten. Da aber in der vergangenen Nacht sehr viele Pferde zu anderem Behufe requiriert worden seien, so werde es der Requisition von Landpferden zu gedachtem Zwecke immer noch bedürfen, und das General-Postamt werde wohl daran tun, bei der Königlichen Kammer darauf zu bestehen.

Auf dem platten Lande, soweit es von den Kriegsereignissen betroffen war, sah es zu jener Zeit aber so trostlos aus, daß die vom Magistrat empfohlene Requisition von Landpferden keineswegs erfolgversprechend erschien. So heißt es in einem Schreiben des Postamts in Wusterhausen an das Hofpostamt in Berlin, womit eine Eingabe der Stadt Wusterhausen an den Kaiser Napoleon mit der dringenden Bitte übersandt wird, für deren Zustellung an Se. Majestät zu sorgen: »es ist darin eine Schilderung unseres Elends und die Bitte enthalten, die Trümmer unseres Eigentums durch Schonung zu erhalten. Unser Zustand und der der Gegend ist so elend nicht zu schildern, wie er ist; in dieser Hinsicht zwingt uns die größte Not, dieses Wagstück zu unternehmen«. Dem General-Postamte, dem dieses Schreiben vorgelegt worden war, schien es in Anbetracht dieser traurigen Nachrichten angezeigt, die am 8. November zum ersten Male wieder verkehrende Reitpost nach Hamburg, die Wusterhausen berühren mußte, durch einen besonderen Beauftragten, den Postinspektor Scheffler, begleiten zu lassen. Nach und nach kamen sämtliche Reit- und Fahrposten nach und von Berlin wieder in Gang, soweit sich der Machtbereich des französischen Heeres erstreckte. Am 4. November war der Geheime Finanz- und Postrat Müller abermals vor den Gouverneur, General Clarke, nach dem



königlichen Schlosse beschieden worden, der ihm jetzt eröffnete, daß gemäß Befehl Sr. Majestät des Kaisers keine Briefe in Berlin bestellt und keine nach außerhalb abgesandt werden dürften, bevor sie nicht durch eine zu diesem Zwecke gebildete französische Kommission untersucht worden seien.

Mit der Leitung dieses Überwachungsdienstes, der bereits am 4. November nachmittags begann, war der kaiserlich französische Kommissar, Intendant der mittleren Mark, Mr. Bignon, betraut. So hatte denn Berlin sein »schwarzes Kabinett«, jene verabscheuungswürdige Einrichtung, die Napoleon, soweit er es im politisch-militärischen Interesse für nötig hielt, überall auf deutschem Boden mit der größten Rücksichtslosigkeit in Betrieb setzte.

Das Brieföffnungsgeschäft wollte zunächst nicht recht in Gang kommen, sei es, daß die französischen Beamten es mit der Durchforschung der erbrochenen Briefe allzu gründlich nahmen, sei es, daß die deutsche Sprache ihnen Schwierigkeiten verursachte. Es häuften sich große Rückstände auf. Schon am 9. November berichtete das Hofpostamt, der mit der Wiedereinrichtung der Reitposten erstrebte Zweck werde nicht erreicht, weil nur der kleinste Teil der zur Absendung vorliegenden und der von außerhalb ankommenden Briefe von den französischen Beamten rechtzeitig geprüft werden könne. Die Durchsicht der zur Reitpost nach Hamburg am 8. November vorliegenden Sendungen habe die Kommissare den ganzen Tag beschäftigt, so daß die Korrespondenz für die ebenfalls am 8. abzufertigende Reitpost nach Cleve (über Halle) — über 2000 Stück Briefe — von der Durchsicht habe zum größten Teile zurückgestellt werden müssen. Nur etliche 50 Briefe, die durchgesehen gewesen seien, habe die clevische Reitpost mitgenommen, der ganze Rest sei zurückgeblieben. Am 9. November habe die Reitpost aus Cleve gegen 4000 Briefe gebracht, an deren Durchforschung die französischen Beamten lange Zeit zu tun haben würden. Eine Erleichterung sei nicht zu erwarten, da die Korrespondenz sich täglich häufe. So sei denn nicht allein Verzögerung, sondern allgemach eine gänzliche Stockung des Postenlaufs und die größte Unzufriedenheit des Publikums zu besorgen.

Das General-Postamt gab von diesem bedenklichen Zustande dem Intendanten Bignon Kenntnis, der umgehend erwiderte, die Sache verdiene die vollste Aufmerksamkeit, er halte sich aber nicht für ermächtigt, selbst nähere Bestimmungen zu treffen, und werde sich daher beeilen, seiner vorgesetzten Behörde Vortrag zu halten. In welcher Weise Abhilfe getroffen worden ist, geht aus den Akten nicht hervor. Weitere Klagen des Hofpostamts sind nicht laut geworden. Das »schwarze Kabinett« übte, solange die Franzosen im Lande waren, seine unheilvolle Tätigkeit aus, auch dann noch, als der Friede von Tilsit geschlossen war und zu einer derartigen systematischen Verletzung des Briefgeheimnisses in einem nunmehr mit Frankreich im Frieden lebenden Staate auch jeder Schein von Berechtigung fehlte.

In die nämliche Zeit fällt eine weitere Gewalttat der französischen Machthaber. Der Commissaire ordonnateur Desira nahm das in der General-Postkasse noch vorhandene bare Geld von 8974 Talern sowie den Barbestand der Hof-Postamtskasse von 1352 Talern in Beschlag.

Am 9. November wurden die Mitglieder des General-Postamts durch den Intendanten Bignon nach dem königlichen Schlosse beschieden, um da vor dem Gouverneur von Berlin, General Clarke, den von der französischen Behörde geforderten Eid abzulegen, der dahin lautete: »Nichts sich zuschulden kommen lassen und nichts zu unternehmen, weder unmittelbar, noch auf schriftlichem Wege, gegen die Interessen Seiner Majestät des Kaisers und Königs und gegen seine Truppen.« Ein ähnlicher Eid wurde von den übrigen Postbeamten verlangt. Die Formel lautete: »Ich schwöre, die Gewalt, die mir von Seiner Majestät dem Kaiser der Franzosen und Könige von Italien anvertraut ist.

mit der größten Loyalität auszuüben und sie nicht anders als zur Erhaltung der Ordnung und der öffentlichen Ruhe anzuwenden, auch aus allen meinen Kräften beizutragen, um die Maßregeln und Anordnungen, die mir für den Dienst der französischen Armee vorgeschrieben werden, auszuführen und weder Briefwechsel noch irgendeine andere Art von Verbindung mit deren Feinden zu unterhalten.« Es erfolgte nunmehr die Vereidigung sämtlicher Beamten bis zu den Schirrmeistern, Postboten und Postillionen herab, und zwar nicht allein in Berlin, sondern auch bei allen Postämtern in den von der französischen Armee besetzten preußischen Landesteilen. Eidesverweigerungen kamen, soweit ersichtlich, nicht vor. Am 13. November, 10 Uhr vormittags, wurde der Leiter des General-Postamts, Geheimrat Müller, zum Kaiser Napoleon nach dem königlichen Schlosse beschieden, der darin bereits seit dem 27. Oktober residierte. Napoleon legte ihm folgende drei Fragen vor, deren Wortlaut hinlänglich erkennen läßt, worin das Hauptinteresse bestand, das der Kaiser an dem preußischen Postwesen nahm.

Frage 1. Wieviel betragen sämtliche Posteinkünfte jährlich brutto?
Antwort. Zwischen 1 und 1½ Million Taler, oder in französischem Gelde 6 Millionen Livres.

Frage 2. Wieviel bleibt nach Abzug der notwendigen Unterhaltungskosten übrig?
Antwort. Etwa der vierte Teil, d. s. 3—400 000 Taler.

Frage 3. Gehört Westfalen auch zu dem preußischen Postdepartement?
Antwort. Alle Länder der preußischen Monarchie (außer den fränkischen Fürstentümern) gehören unter das General-Departement, und deren Einkünfte sind unter obiger Angabe begriffen.

Napoleon richtete noch einige Fragen an die mitanwesenden preußischen Staatsminister v. Angern und Graf Rhedern, die aber andere Finanz- und Kameralgegenstände betrafen. Nach Verlauf von ½ Stunde war die Audienz beendigt. Am nächsten Tage hatte Geheimrat Müller vor dem Kronschatzmeister, General-Administrator der Finanzen und Domänen, Mr. Estève, zu erscheinen, der ihm — bezeichnenderweise — so ziemlich die gleichen Fragen vorlegte, wie am Tage zuvor der Kaiser, und demgemäß die nämlichen Antworten erhielt. Zum Schlusse der Unterredung eröffnete ihm Estève, der Kaiser werde dem General-Postamt einen französischen Beamten vorsetzen und beigeben, an den sich dieses als Mittelsperson wegen etwaiger Anfragen zu wenden habe. Der Betreffende werde am nächsten Tage in der Sitzung des Kollegiums des General-Postamts erscheinen. Wirklich traf am 15. November Herr Campan*), Beisitzer im Staatsrate, der den Titel eines »Administrateur des Postes de Prusse« annahm, in der Sitzung ein, um sich in seiner neuen Eigenschaft vorzustellen und eine Reihe von Erkundigungen über Beamten- und Dienstverhältnisse u. dgl. einzuziehen. Zum Schlusse regte er die Frage an, ob es nicht für zweckmäßig zu erachten sei, wenn dem Kollegium ein der französischen und der deutschen Sprache gleich kundiger Beamter als Sekretär beigeordnet werde. Als das Kollegium diese Frage bejahte, versprach Campan, dem General-Administrator darüber Vortrag zu halten.

Wenige Tage danach meldete sich der zum Generalsekretär beim Kollegium des General-Postamts ernannte Joseph Hilpert. Administrator Campan hatte einen kleinen Stab französischer Beamten unter sich: die Kontrolleure Miège und Mathieu (Controleurs des postes de Prusse), die Sekretäre Descepeau und Duplan und den Schreiber (commis écrivain) Logé.

---

*) Er führte ein Dienstsiegel mit dem gekrönten kaiserlichen Adler und der Umschrift: L'auditeur au conseil d'état. Administrateur des postes.



Durch Dekret vom 3. November hatte Napoleon »über die Organisation der von der französischen Armee eroberten Länder des Königs von Preußen« Bestimmungen getroffen. Im Anschlusse daran ließ der General-Administrator Estève, der an die Spitze aller preußischen Verwaltungszweige getreten war, am 3. Dezember eine »Verordnung in Ansehung der reitenden und fahrenden Posten« ergehen, die in französischer und deutscher Sprache im Druck erschien. Das wichtige Schriftstück bestand aus 16 Artikeln, deren bemerkenswertesten Inhalt wir im folgenden wiedergeben. Dabei sei vorweg bemerkt, daß die bei der preußischen Postverwaltung bestehende Zentralisation den französischen Verwaltungsbeamten, die ja von Hause aus ebenfalls an eine solche gewöhnt waren, offenbar sehr zusagte, so daß sie daran nicht das geringste änderten.

> »Die General-Verwaltung des Postwesens, die bisher von dem General-Postamte (Conseil général des postes) in Berlin geleitet worden ist, soll wie bisher weiterbestehen. Die Postämter und Poststationen in den Provinzen werden wie zuvor vom General-Postamt abhängen und sich nach dessen Befehlen und Beschlüssen richten. Die General-Postkasse wird wieder hergestellt; sie soll sich alle Einnahmen und Ausgaben, sowohl in Berlin wie in den Provinzen, verrechnen lassen. Keine Ausgabe der Postämter darf seitens der General-Postkasse durchgelassen werden, ehe sie nicht vom General-Postamt als richtig anerkannt, von dem Administrator beglaubigt und bestätigt und vom General-Administrator genehmigt ist. Die bisherigen Tarife für den Brief-, Paket- und Geldverkehr sowie für die Beförderung der Reisenden bleiben in Kraft; desgleichen die Taxen für die Gestellung von Extraposten und Kurierpferden. Auf jeder Station müssen, einem Tagesbefehl aus dem kaiserlichen Hauptquartier Bamberg vom 7. Oktober 1806 entsprechend, 25 Pferde für die Kuriere des Kaisers sowohl, als für Offiziere des Generalstabs, die mit Aufträgen abgeschickt werden, vorhanden sein. Wenn die Anzahl der Pferde auf einer Station geringer ist und der Posthalter außer Stande ist, sie zu vermehren, so sollen die Landesbehörden gehalten sein, für die notwendige Ergänzung zu sorgen. Darauf sollen die Intendanten in den Provinzen ein wachsames Auge haben. Am 30. eines jeden Monats, zum ersten Male am 30. Dezember, hat die Postverwaltung eine Übersicht vorzulegen, die über den Kassenbestand der General-Postkasse am 30. des vorhergegangenen Monats, die Einnahmen und Ausgaben im laufenden Monat und über den am Tage der Einreichung der Übersicht verfügbaren Barbestand, der in die Kasse des General-Steuereinnehmers abgeführt werden kann, genauen Aufschluß zu geben hat.«

Artikel 14 der Verordnung enthält scharfe Vorschriften hinsichtlich des Briefverkehrs mit England. Am 21. November hatte Napoleon, »noch voll des Siegesrausches von Jena«,*) von Berlin aus jenes berühmte Dekret erlassen, worin er den Blokadezustand des britischen Reichs, die sog. Kontinentalsperre, verkündete. Unter Bezugnahme auf dieses Dekret bestimmt der Artikel 14:

> »Der Administrator der Posten wird auf jedem Postamt alle daselbst vorkommenden Pakete, Briefe und Papiere, die in englischer Sprache geschrieben und nach England oder an Engländer, die auf dem Festlande wohnen, gerichtet sind, ebenso wie diejenigen, die aus England oder von Engländern abgeschickt sind, in Beschlag nehmen lassen.
>
> Die genaue Befolgung dieser Bestimmung durch die Postämter ist von den Provinzial-Intendanten zu überwachen.«

*) So bezeichnet es K. v. Rotteck, Allg. Geschichte. Bd. 9.



Nach dem Erlasse dieser Verordnung gab General-Administrator Estève noch bekannt, daß er am Dienstag und Donnerstag jeder Woche die Chefs der Verwaltungszweige, darunter auch den des Postwesens, in einer bestimmten Reihenfolge zur Erörterung von Verwaltungsfragen in Konferenz empfangen wolle. Er erschien übrigens wiederholt persönlich in der Sitzung des General-Postamts.

Die Estèvesche Verordnung, wenn sie auch über manchen wichtigen Punkt, so z. B. über die Frage der Anstellungsbefugnis bei Stellenerledigungen, stillschweigend hinwegging, brachte wenigstens über die Gegenstände, von denen sie handelt, klare, unzweideutige Vorschriften. Man hätte daher erwarten sollen, daß Zweifel über die Ausführung nicht entstehen könnten. Das Gegenteil trat aber ein infolge der Einmischung der französischen Provinzial-Intendanten in die Angelegenheiten des Postdienstes. Die Verordnung erwähnt nur die Aufsichtspflicht der Intendanten in bezug auf den Pferdebestand der Posthaltereien sowie auf die Verhinderung des Briefverkehrs mit England. Die allmächtigen Intendanten wollten sich aber mit dieser bescheidenen Rolle nicht begnügen, sondern im Postdienst ebenso mitreden wie in den übrigen Verwaltungszweigen. Unterstützt wurden sie in ihren Bestrebungen durch ihren nach der Schlacht bei Jena in dieses Amt eingerückten obersten Vorgesetzten, den General-Intendanten Daru, der Verfügungen erließ, die mit der Estèveschen Verordnung im vollen Widerspruche standen, und bei deren Durchführung die Verwaltung des Postwesens von der Berliner Zentralstelle aus durchbrochen worden wäre.

So verlangte der Intendant der Altmark in Stendal, Chivaille, von den Postämtern seines Bezirkes einen monatlichen Rechenschaftsbericht und Kassenauszug. Der Intendant Angles in Breslau forderte von dem Kassierer des Postamts allabendlich einen Kassenbericht. Sabattier, Intendant der Neumark in Küstrin, beauftragte die Neumärkische Kriegs- und Domänenkammer, ihm das förmliche Budget der Einnahmen und Ausgaben der zur Neumark gehörenden Postämter einzureichen. Ähnliche Forderungen stellten die Intendanten Gaspard in Perleberg und Chaalons in Magdeburg. Noch einen Schritt weiter ging der Intendant Labbe-Briancourt in Heiligenstadt, der das Postwesen in seinem Bezirk als zu seinem Geschäftsbereiche gehörend betrachtete und die Postämter für verpflichtet hielt, die von ihm ausgehenden Vorschriften in Postsachen unbedingt zu befolgen. Der Intendant in Stettin, Laigle, befahl sogar dem Postmeister von Stettin, kein Geld mehr an die General-Postkasse abzuführen, sondern die vorhandenen Überschüsse bei dem Provinzialeinnehmer in Stettin einzuzahlen. Endlich trat der bereits früher genannte Intendant der mittleren Mark, Bignon in Berlin, in einem Schreiben an das Hofpostamt mit der Behauptung auf, der Generalstabschef der Armee, Alex. Berthier, Fürst von Neufchâtel, habe entschieden, die Überwachung des Postdienstes falle ganz und gar unter die Befugnisse der Intendanten, mithin habe das Hofpostamt fortan von ihm allein Befehle zu erhalten und ihm allein Rechenschaft abzulegen. Es habe sich daher jeder Verbindung in Dienstangelegenheiten mit irgend einer anderen Person, sie heiße, wie sie wolle, zu enthalten. Es seien ihm Übersichten über den ganzen Betrieb, das Personal und Material des Hofpostamts vorzulegen, aus denen er die ganze Einrichtung ersehen könne usw.

Das General-Postamt hatte die ihm durch die Berichte der Postämter in den Provinzen gemeldeten Ansprüche der Intendanten jedesmal dem Administrator Campan mitgeteilt und mit steigender Besorgnis zum Ausdruck gebracht, daß, im Falle ihnen nachgegeben werden sollte, die bisherige Verwaltung durch die Zentralbehörde in Berlin über den Haufen geworfen werden würde. Es geschah aber nichts. Erst als die grundstürzenden Ansprüche des Berliner Intendanten bekannt wurden, entschloß man sich zur Tat. Der General-Administrator Estève

erklärte in einem Schreiben an den Administrator Campan die Ansprüche Bignons als viel zu weit gehend. Die Intendanten hätten allerdings das Recht, von den Postämtern ihrer Bezirke alle Rechnungen und sonstigen Nachweise zu fordern, die sie zur Wahrnehmung ihrer Aufsicht für nötig erachteten. Das Verhältnis der Postämter zur Berliner Zentralbehörde werde aber davon nicht berührt; an diese hätten die Postämter nach wie vor zu berichten und ihr Rechenschaft abzulegen. Er werde die Geschäftsführung der Postämter nur dann als recht- und gesetzmäßig anerkennen, wenn sie, abgesehen von der den Intendanten über diese Geschäftsführung zu erteilenden Auskunft, die Billigung der Berliner Zentralverwaltung gefunden habe. Damit war die Abhängigkeit der Postämter vom General-Postamt klargestellt und den Übergriffen der Intendanten in den Provinzen in der Hauptsache ein Ziel gesetzt. Für unnötige Belästigung und Erschwerung des Postdienstes verblieb ihnen aber noch Spielraum genug.

Durch die Bestimmung im Art. 4 der Verordnung vom 3. Dezember 1806, wonach keine Ausgabe passieren konnte, die nicht die Genehmigung der französischen Aufsichtsbehörde gefunden hatte, waren dem General-Postamte die Hände sehr gebunden. Diese Vorschrift wurde von französischer Seite in geradezu böswilliger Weise gehandhabt. Vor allem richteten sich die Beanstandungen der französischen Kontrolleure gegen die außergewöhnlichen Ausgaben, besonders gegen die Ausgaben für Beiwagen, Beipferde, Beiboten usw., die ihnen ein Dorn im Auge waren. Monatelang mußten die Postämter auf die Anweisung dieser nicht zu vermeidenden Ausgaben warten. Das General-Postamt stellte dem Administrator Campan und seinem Nachfolger unzählige Male vor, daß diese außergewöhnlichen Kosten vom Postdienste ganz unzertrennlich seien, und daß ohne deren Bewilligung der Ruin des Postdienstes unvermeidlich sei; die Postämter führten über das Ausbleiben dieser Zahlungen die bittersten Klagen und sagten sich von aller Verantwortlichkeit für die Folgen los. Das half dann wieder einmal, indem die Kosten für einen rückständigen Monat zur Zahlung angewiesen wurden; dann aber wiederholte sich das alte Spiel der Hinzögerung. Am 14. Mai 1807 erschien der General-Administrator Estève selbst in der Sitzung des General-Postamts und entschied, die Ausgaben für Beiwagen und Beipferde könnten fortan nur noch soweit angewiesen werden, als sie in den Einnahmen für Personengeld und Porto bei der betreffenden Post Deckung gefunden hätten. Das General-Postamt verfügte in diesem Sinne an die Postämter und ermahnte sie zu strengster Sparsamkeit bei der Einstellung außerordentlicher Beförderungsmittel. Die bisher an die Posthalter gezahlten Teuerungszuschüsse wurden von französischer Seite überhaupt gestrichen, desgleichen die Kosten für Extraposten, Kuriere und Estafetten in französischen Dienstangelegenheiten. Die Postämter, die solche Beträge den bedürftigen Posthaltern ausgezahlt hatten, blieben damit belastet. Daneben wurde auch die rechtzeitige Anweisung der fälligen Beamtengehälter verzögert. In der erwähnten Sitzung vom 14. Mai 1807 gab der General-Administrator auf die eindringlichen Vorstellungen der Mitglieder des Kollegiums ausnahmsweise seine Zustimmung, daß den sämtlichen Beamten des General-Postamts »in Rücksicht auf die von ihnen zu entrichtenden Kriegsteuern« ihre Besoldung für den laufenden Monat Mai schon jetzt um die Mitte dieses Monats ausgezahlt werden dürfte, während dies sonst nur mit Mühe zum Monatsschlusse zu erreichen war.

Es kann nicht wundernehmen, daß bei dem fortwährenden fruchtlosen Kampfe um unbestreitbare Rechte sich allmählich Erbitterung und Mutlosigkeit der an der Spitze des General-Postamts stehenden Männer bemächtigten. Eine von der Hand des stellvertretenden Präsidenten, Geh. Rats Müller, herrührende, von sämtlichen Mitgliedern des Kollegiums vollzogene Niederschrift, d. d. Berlin, 23. November 1807, läßt darüber keinen Zweifel. Es ist darin gesagt, man habe



dem an diesem Tage in der Sitzung anwesend gewesenen französischen Kommissar Barbeguière*), dem Nachfolger des abberufenen Administrators Campan, vorgestellt, daß die von der französischen Administration seit ihrem Bestehen gestrichenen außergewöhnlichen Ausgaben bis ultimo Juli 1807 noch unbezahlt geblieben, sowie daß die den Postämtern zustehenden Zuschüsse für August zum Teil, für September und Oktober überhaupt noch nicht angewiesen seien, und daß endlich die für die letztgenannten beiden Monate bei der General-Postkasse erwachsenen Ausgaben ebenfalls noch der Anweisung zur Zahlung harrten. Dabei habe aber die General-Postkasse am 29. Oktober und am 21. November jedesmal 2c 000 Taler, zusammen also 40 000 Taler, an die General-Steuerkasse abliefern müssen, ohne daß man an die Berichtigung jener Rückstände gedacht habe. Das Postdepartement, obwohl es an Diensteifer und Betriebsamkeit keinem anderen Verwaltungszweige nachstehe, werde weit härter und unfreundlicher behandelt als alle übrigen, bei denen die erforderlichen Ausgaben und selbst das »Tractament« gleich zu Anfang eines jeden Monats ohne Schwierigkeit angewiesen würden, während dies das Kollegium des General-Postamts »nicht anders als durch unablässiges Sollicitieren und — was man nicht ohne Scham und Erbitterung sagen könne — durch Betteln, und zwar nur erst am Monatsschluß erlangen könne.« Alle diese widrigen und unangenehmen Umstände machten die Offizianten mutlos; die Ausarbeitung der unaufhörlich verlangten Etats, Bordereaux, Renseignements, Tableaux usw. ermüde sie an Leib und Seele und müsse sie schließlich ganz verwirrt machen. Der Verfügung, wonach dem französischen Kaiser die preußischen Posteinnahmen vom 1. Oktober ab wieder berechnet werden sollten, müsse man sich ja fügen, da dieser die Gewalt in Händen habe, man habe aber anderseits nach den eigenen Erklärungen, und von der Gerechtigkeit Seiner Kaiserlichen Majestät überzeugt, die Auffassung, daß die Überschüsse bloß nach Abzug der notwendigen und nachgewiesenen Ausgaben abzuliefern seien; denn »es falle in die Sinne, daß sich keiner Einnahmen ohne Ausgaben bei einer Staatsbranche gedenken lasse«. Durch die fernere ungebührliche Verzögerung in der Bezahlung der Rückstände werde die ohnehin sehr zerrüttete Maschine völlig in Stillstand geraten und der Postenlauf ganz unterbrochen werden. Es sei zu verwundern, daß es noch nicht geschehen. Das General-Postamt müsse auf das dringendste um Anweisung der nötigen Geldmittel bitten, andernfalls müßten die Mitglieder ganz bestimmt und auf das feierlichste erklären, daß sie sich von der schweren Verantwortung für die Nachteile, die aus dem zu befürchtenden Stillstande des Postdienstes für das Publikum, die Staatseinnahmen und die französische Armee zu erwarten wären, hiermit lossagten und solche dem Herrn Barbeguière überließen.

Um die Bedeutung dieses Aktenstücks, worin sich die Empörung einer in ihren Rechten gekränkten, in ihrer Tätigkeit gelähmten, vom Übermute des Siegers gequälten Behörde Luft macht, richtig zu würdigen, muß man sich gegenwärtig halten, daß zur Zeit, als es niedergeschrieben wurde, schon seit über vier Monaten zwischen Preußen und Frankreich Frieden herrschte! Was tat nun der französische Kommissar, der, wie es am Schlusse der Niederschrift heißt, »den Vortrag mit Überlegung und anscheinender Ruhe anhörte und versprach, in wenigen Tagen ansehnliche Summen anzuweisen?« Er wies die Ausgaben der General-Postkasse für September und Oktober in Gesamthöhe von etwas über 6000 Talern an, während er die großen Rückstände bei den Postämtern

*) Er führte die Amtsbezeichnung: »Commissaire français près l'administration centrale des postes prussiennes«. Der Titel »Administrateur des postes«, den sein Vorgänger Campan führte, war ihm nicht beigelegt.



ruhig in der Schwebe ließ. Und als er zu Ende Dezember in altgewohnter Weise der General-Postkasse befahl, 10 000 Taler, davon mindestens die Hälfte in »Kurant«, an die General-Steuerkasse abzuliefern, bemerkte er fürsorglich: »Wie es scheint, sind noch rückständige Zahlungen an die Postämter für August und September zu leisten. Zahlen Sie nichts, bevor Sie nicht für jedes Postamt eine besondere Anweisung von mir in Händen haben!« Wie Stephan*) treffend bemerkt, konnte von einer französischen Verwaltung eigentlich nicht die Rede sein, vielmehr nur von einer systematischen Erpressung! Die Haupttätigkeit der französischen Kommissare bestand darin, die Barbestände, die sich in der General-Postkasse ansammelten, jedesmal so rasch als möglich der französischen Generalkasse zuzuführen. Das verstand keiner besser als Barbeguière, der überhaupt seinen Amtsvorgänger Campan an Rücksichtslosigkeit weit übertraf. Hatte er es doch bei seinem Amtsantritt im Oktober 1807 für angemessen befunden, sein erstes Erscheinen im General-Postamte mit den Worten anzukündigen: Je passerai demain à 8 heures précises la revue de Messieurs les conseillers et employés de l'Administration centrale des Postes!« Nach einem Aktenvermerke von der Hand des Geheimrats Müller ging die Absicht bei dieser »Revue« dahin, sich zu überzeugen, ob die in den Besoldungsetats aufgeführten Empfänger wirklich existierten! Barbeguière ließ sich dreimal im Monat — die preußischen Postämter rechneten unter französischer Verwaltung nicht mehr vierteljährlich, sondern monatlich ab — in Zeiträumen von 10 zu 10 Tagen von der General-Postkasse den vorhandenen Barbestand anzeigen, um jedesmal umgehend die Abführung einer entsprechenden Summe an die französische Generalkasse anzuordnen. Ob die General-Postkasse aus ihrem Barbestande Verbindlichkeiten zu erfüllen hatte, war gleichgültig; er wurde rücksichtslos ausgeschöpft. Dabei hatte Barbeguière es namentlich auf die groben Silbermünzen, die Talerstücke, das sogenannte Kurantgeld abgesehen; die Scheidemünze (Billon) und das entwertete Papiergeld, die »Tresorscheine«, mochten schon eher in der General-Postkasse bleiben. Deren Einwendungen verhallten wirkungslos. Die preußische Scheidemünze war in ihrem Werte erheblich gesunken; im März 1808 hatte der Silbergroschen zum Nennwerte von 12 Pf. nur noch einen Wert von 8 Pf., mithin um ein Drittel am Werte eingebüßt. Dabei waren so viele Falschstücke im Umlaufe, daß die französische Behörde sich veranlaßt sah, im Münzgebäude zu Berlin eine Prüfungstelle für Scheidemünze einzurichten. Die General-Postkasse durfte keine aus Scheidemünze bestehende Rolle — es waren nur Rollen im Werte von 10 Talern zulässig — an die französische Generalkasse abliefern, die nicht durch die Prüfungstelle gegangen war und ein entsprechendes Zeichen trug. Schlimmer stand es noch mit den Tresorscheinen, deren Kurs von Tag zu Tag sank. In der Provinz hatten sie überhaupt keinen Kurs mehr, in Berlin waren sie kaum noch anzubringen. Und trotzdem verfügte der Administrator Campan am 25. Juni 1807, die General-Postkasse habe von jetzt ab alle Zahlungen, sie möchten heißen, wie sie wollen, in Tresorscheinen zu leisten, wozu ihr die Akziseverwaltung vorschußweise 200 000 frcs in solchen Scheinen überweisen werde. Das General-Postamt versuchte, dieser Maßregel Einhalt zu tun, indem es namentlich auf die trostlose Lage der Berliner Postbeamten hinwies, von denen jetzt mit äußerster Strenge das zweite und dritte Drittel der ihnen auferlegten Kriegsteuern eingetrieben werde; die auf ihr Gehalt für den laufenden Monat sowieso schon 3 Wochen hätten warten müssen, und denen man nun das Gehalt in den fast wertlosen Tresor-

*) Geschichte der Preußischen Post. S. 349.

scheinen auszahle! Weder schriftliche noch mündliche Vorstellungen halfen; es blieb bei dem für den gesamten Postdienst äußerst nachteiligen Beschlusse.

Französische Rücksichtslosigkeit und Anmaßung offenbarten sich am ärgsten bei der Wiederbesetzung erledigter Stellen des Postdienstes. Wie erwähnt, enthielt die Estèvesche Verordnung nichts darüber, von wem diese Wiederbesetzung ausgehen solle. Es zeigte sich bald, daß man das Recht dazu auf französischer Seite ausschließlich für sich in Anspruch nahm. Dem General-Postamte wurde nicht einmal ein Vorschlag gestattet.

Als im Januar 1807 der Vorsteher des Hofpostamts in Berlin, Kriegsrat Richter, gestorben war, machte das General-Postamt, dem nichts Gutes ahnte, dem Administrator Campan unaufgefordert den Vorschlag, die Stelle zunächst nicht wieder zu besetzen, das von dem Verstorbenen bezogene Jahresgehalt von 1000 Talern zur Postkasse zu berechnen, die ältesten Hofpostsekretäre Breese und Copal mit der Verwaltung des Amtes zu betrauen und die dem Vorsteher bisher zugeflossenen Zeitungsemolumente unter die sämtlichen Sekretäre des Hofpostamts nach ihrem Dienstalter zu verteilen.

Darauf erfolgte nach 6 Wochen, ohne daß dieses Vorschlags auch nur mit einer Silbe Erwähnung geschah, die Antwort, daß der General-Administrator den französischen Generalsekretär des General-Postamts Hilpert zum Vorsteher des Hofpostamts ernannt habe. Das General-Postamt möge diese Ernennung den Postämtern Preußens bekanntmachen. So erhielt Berlin einen französischen Hofpostmeister, der wenigstens den Vorzug hatte, daß er der deutschen Sprache mächtig war, was bei dem Nachfolger, den er nach 6 Monaten in der Person des Franzosen de Pernay bekam, nicht der Fall gewesen zu sein scheint. Noch rücksichtsloser wurde bei der Wiederbesetzung der Stelle des verstorbenen Postinspektors Butteweg zu Werke gegangen. Am 12. August 1808 schrieb der Kommissar Barbeguière dem General-Postamte, er habe für die Stelle des Butteweg einen Herrn Schirmer ernannt und ersuche um Übersendung der Instruktion für Postinspektoren sowie um Mitteilung der Orte, wo sich die drei anderen Postinspektoren zur Zeit befänden. Darauf erwiderte das General-Postamt umgehend, es kenne Herrn Schirmer nicht; anscheinend sei er ein Ausländer, da er im preußischen Postdienste niemals beschäftigt gewesen sei. Ohne sich der getroffenen Wahl widersetzen zu wollen, müsse das General-Postamt es als durchaus nötig bezeichnen, daß Herr Schirmer sich bei ihm einfinde, um einer Prüfung dahin unterworfen zu werden, ob er die für die wichtige und schwierige Stellung eines preußischen Postinspektors notwendigen Kenntnisse besitze, über die erforderliche rasche Entschlußfähigkeit und Geschäftsgewandtheit verfüge usw. Auf seine berechtigten Bedenken erhält das General-Postamt von Barbeguière die unverschämte Antwort: »Herr Schirmer ist zum Postinspektor ernannt« — die Worte sind unterstrichen —, »und statt Ihrer Bemerkungen hätten Sie mir die verlangte Instruktion schicken und mir die Orte angeben sollen, wo sich die drei anderen Inspektoren augenblicklich befinden. Sie wollen sich gefälligst auf der Stelle nach meinen Befehlen richten!« Und als dieses Schreiben nicht gleich beantwortet wurde, kam die grobe Erinnerung: »Wann werden Sie sich denn daran gewöhnen, auf meine Schreiben mit Genauigkeit zu antworten und die Weisungen, die sie enthalten, unverzögert auszuführen? Lesen Sie die, die ich Ihnen am 12. und 13. d. Mts. in betreff des Herrn Schirmer geschrieben habe, nach und senden Sie mir sofort das Verlangte!« Was sollte das General-Postamt gegen diese empörende Behandlung tun? Eine Beschwerde bei der höheren französischen Behörde wäre nutzlos gewesen; denn da herrschte der gleiche Ton. Die französischen Besatzungen standen im Lande, die französischen Beamten fühlten sich als die Herren. Es

blieb nur übrig, die Unbill schweigend zu ertragen und auf bessere Zeiten zu hoffen. Die Hoffnung, daß solche anbrechen würden, war bei den Räten des General-Postamts schon einmal nach der Unterzeichnung des Tilsiter Friedens erwacht. Man erwartete, von dem drückenden französischen Joche bald befreit zu sein und in den Wiederbesitz der alten Selbständigkeit zu gelangen. Hoffnungsfreudig schrieb der General-Postamtspräsident v. Seegebarth aus Memel unterm 27. Juli 1807: »Dem General-Postamte werde ohne Zweifel bekannt sein, daß vom Tage der Auswechselung des Friedenstraktats an sämtliche Landesherrlichen Einkünfte in den nicht abgetretenen Provinzen Seiner Majestät dem Könige zugehören, und Ein hochlöbliches Kollegium werde das Erforderliche hiernach zu beobachten und die von dort erreichbaren Unterbehörden demgemäß zu instruieren wissen.«

Dabei ließ der Präsident ganz außer acht, daß Artikel 5 der zwischen dem Feldmarschall Grafen v. Kalckreuth und dem Marschall Berthier in Königsberg am 12. Juli 1807 abgeschlossenen unglückseligen Konvention diese Verrechnung der Landeseinkünfte zugunsten des Königs von Preußen an die lästige Bedingung knüpft, »wenn die vom 1. November 1806 bis zum Tage der Auswechselung der Ratifikationen schuldigen und fälligen Kontributionen abgeführt sind.«

Auf die Anregung seines Präsidenten richtete das General-Postamt alsbald ein Schreiben an den General-Administrator Estève, in dem, abweichend von der bisherigen Schreibweise, ein selbstbewußterer Ton angeschlagen wird. Es heißt darin, daß nach wiederhergestelltem Frieden zwischen Frankreich und Preußen vom 12. Juli 1807 an alle Posteinnahmen Seiner Majestät dem Könige von Preußen berechnet werden sollen. Damit sei das General-Postamt wegen seiner Geschäftsführung, besonders in bezug auf das Rechnungswesen, wiederum seinem Landesherrn verpflichtet. Es erlaube sich daher die Bemerkung, daß vom 12. Juli an die bisher beim Postdepartement angestellten kaiserlich französischen Offizianten (der Kontrolleur Mathieu und drei Sekretäre) ebenso wie der einstweilen beim Hofpostamt als Postmeister angestellte Hilpert zurückzuziehen seien, und ihre für preußische Rechnung gezahlten Gehälter wegfallen müßten, zumal ihre Dienstleistungen dem General-Postamte nicht mehr notwendig zu sein schienen. Ebenso würde dem General-Postamte nunmehr die freie Verfügung über die General-Postkasse wieder überlassen und die Befugnis zur Anweisung der notwendigen ordinären und extraordinären Ausgaben zurückgegeben werden können, für die es lediglich seinem Souverän verantwortlich sei. Bevor das General-Postamt dieserhalb etwas veranlasse, erachte es für seine Pflicht und seinem bisherigen Verhältnisse gegen die General-Administration für angemessen, sich deren bestimmte schleunige Resolution zu erbitten.

Diese ließ nicht auf sich warten; sie fiel aber nicht in dem Sinne aus, wie das General-Postamt erwartet hatte.

»Ich habe nicht ohne Erstaunen — so schreibt der General-Administrator Estève — den Brief gelesen, den Sie am 8. August an mich zu richten mir die Ehre erwiesen haben. Sein Inhalt behandelt eine Frage, die zu erörtern Ihnen augenblicklich gar nicht zusteht, da Sie Beamte der französischen Verwaltung sind, von der Sie die Macht, zu wirken, empfangen haben. Sie dürfen die Verpflichtungen, die Sie eingegangen sind, als man ihnen die Fortsetzung Ihrer Amtsgeschäfte gestattete, nicht aus den Augen verlieren. Diese Pflichten werden erst dann aufhören, wenn nach völliger Durchführung der Artikel des Tilsiter Friedensvertrags Ihnen amtlich mitgeteilt sein wird, daß Sie davon entbunden sind. Was die Bemerkungen anbetrifft,

die Sie hinsichtlich der Betriebsausgaben Ihres Dienstzweigs machen, so stehen Ihnen solche Bemerkungen nicht zu, und Sie können ebensowenig Veränderungen im Bestande der französischen Beamten vornehmen, zu denen ich Sie nicht ermächtigt habe.«

Die Enttäuschung beim General-Postamte nach Empfang dieses, alle Hoffnungen auf baldige Befreiung von dem französischen Drucke zunichte machenden Schreibens war groß. Sie kommt in einem Bericht an den General-Postamtspräsidenten zum Ausdruck, worin es heißt: »Euer Hochwohlgeboren werden (aus dem in Abschrift eingereichten Schriftwechsel) zu ersehen geruhen, daß wir uns, des eingetretenen Friedens unerachtet, noch fortwährend in einer sehr drückenden Lage befinden und die möglichste Behutsamkeit beobachten müssen, um uns nicht unangenehmen Verfügungen von seiten der französischen Administration auszusetzen, die nicht allein unseren Individuis, sondern selbst dem Dienste und der aufrecht zu erhaltenden Ordnung sehr nachteilig sein könnten.«

Der in dem fernen Memel weilende Chef der Postverwaltung hatte, obwohl ihm ein Bericht über die gesamten Vorgänge seit Einführung der französischen Verwaltung erstattet worden war, offenbar nicht die richtige Vorstellung von den Schwierigkeiten, mit denen das General-Postamt in Berlin zu kämpfen hatte, sonst würde er nicht zu der Ansicht gekommen sein, daß dieses den französischen Ansprüchen gegenüber zu nachgiebig sei und die preußischen Interessen nicht mit dem nötigen Nachdrucke verteidige. In dieser Besorgnis hielt er es für angebracht, selbst einzugreifen, indem er die inzwischen in Berlin in Wirksamkeit getretene »Friedens-Kommission« (Königl. Preußische zur Vollziehung des mit Frankreich geschlossenen Friedens angeordnete Immediat-Kommission) ersuchte, der Postverwaltung in folgenden drei Punkten Beistand zu leisten:

1. Herbeiführung einer Aufklärung darüber, worauf sich die französische Anmaßung gründe, die vertragsgemäß dem Könige von Preußen vom 12. Juli ab wieder zustehende Posteinnahme als Kompensation für das in anderen Zweigen der Staatseinkünfte sich bis zum 12. Juli zeigende Defizit benutzen zu wollen. Dieser Anspruch könne weder in dem Friedensvertrage von Tilsit noch in der zu diesem zwischen dem Generalfeldmarschall Grafen v. Kalckreuth und dem Marschall Berthier geschlossenen Konvention eine Stütze finden;
2. Beseitigung des von der französischen Behörde zum Hofpostmeister von Berlin bestellten Hilpert;
3. Aufhebung des beim Hofpostamt in Berlin noch immer vorhandenen Brieföffnungsbureaus, dessen Tätigkeit nunmehr doch wohl ein Ziel zu setzen sein dürfte.

Nichts kann die damalige Lage besser beleuchten als die Antwort der Friedens-Kommission auf dieses Schreiben.

»Die französischen Behörden — so führt die Kommission aus — bestehen allgemein darauf, im Besitze der Zivilgewalt zu bleiben, solange die Militärgewalt hinter ihnen steht. Alle Gegenvorstellungen der Kommission sind vergeblich gewesen. Sämtliche Staatseinnahmen — nach wie vor dem 12. Juli — ziehen die Franzosen unter dem Vorwande ein, sie von der allgemeinen Kriegskontribution und den sonstigen Rückständen in Abzug zu bringen. Die Kommission hat dem französischen General-Intendanten und Bevollmächtigten Daru wiederum dringend bemerklich gemacht, daß, wenn das Postwesen nicht ins Stocken geraten solle, schlechterdings die nötigen Ausgaben bewilligt werden müßten, und daß die Bezahlung von Gehältern an französische Beamte jetzt nur noch auf französische Rechnung fortdauern könnte. Vielleicht werde diese Erklärung dazu Anlaß geben, den französischen Hofpostmeister Hilpert und die

übrigen französischen Offizianten zu entlassen. Das Öffnen der Briefe sei eine polizeiliche Maßregel, die, solange das preußische Gebiet nicht von den französischen Truppen geräumt sei, von den französischen Behörden schwerlich aufgegeben werden dürfte. Dagegen etwas auszurichten, habe die Kommission keine Hoffnung.« Also mit dürren Worten gesagt: Die Kommission ist völlig machtlos und außerstande, den gewünschten Beistand zu leisten! Am Schlusse des Antwortschreibens der Kommission findet sich die etwas spöttische Bemerkung: »Wenn des Herrn Geh. Oberfinanzrats und General-Postamtspräsidenten Herrn v. Seegebarth Hochwohlgeboren jedoch glauben, in Absicht aller dieser Gegenstände von dort aus kräftiger wirken zu können, wie dies aus dem von Ihnen unterm 17. d. Mts. an das General-Postamt erlassenen Schreiben hervorzugehen scheint, so muß die Kommission solches Denenselben lediglich überlassen, und würde sich in diesem Falle nur von dem Resultat jener Schritte eine gefällige Benachrichtigung dienstergebenst erbitten.«

Den preußischen Verwaltungsbehörden war noch eine weitere Leidenszeit beschieden. Soweit das Postwesen in Frage kommt, war das Auftreten der französischen Behörden nach Abschluß des Tilsiter Friedens schroffer als vorher. Kaum hatte das General-Postamt einige Schreiben von seinem in Ostpreußen weilenden Chef erhalten, als Administrator Campan, der offenbar durch die gefälligen Dienste des »schwarzen Kabinetts« von dem Schriftwechsel in Kenntnis gesetzt war, scharf dagegen auftrat. Er erklärte in einem Schreiben vom 29. August 1807, daß, wenn auch die Posteinnahmen jetzt für Rechnung des Königs von Preußen erhoben würden, die Mitglieder des General-Postamts ihre Tätigkeit als französische Beamte ausübten und demzufolge nur von französischen Behörden Befehle entgegenzunehmen hätten, auch keinen Schriftwechsel mit den Behörden des Königs von Preußen führen dürften. Da der Schriftwechsel, den das General-Postamt mit Herrn v. Seegebarth geführt habe, nach dem Berichte, der ihm darüber erstattet worden sei, sehr wichtig gewesen zu sein scheine, so ersuche er um Mitteilung der betreffenden Briefe und der vom General-Postamte darauf ergangenen Antwortschreiben. Das General-Postamt erwiderte, seine Mitglieder hätten seinerzeit dem Kaiser der Franzosen einen Eid dahin geleistet, weder einen Schriftwechsel noch irgendeine andere Verbindung mit den Feinden der französischen Armee zu unterhalten. Nachdem der preußische Monarch sich mit dem französischen Kaiser nicht mehr im Kriege befinde, könnten die Personen seiner Umgebung doch nicht mehr als Feinde Frankreichs angesehen werden, und das General-Postamt habe nicht im geringsten Bedenken getragen, mit Herrn v. Seegebarth über Fragen des Postdienstes, worüber er Auskunft erbeten habe, in Schriftwechsel zu treten. Mit dieser Erklärung gab sich Campan durchaus nicht zufrieden. Er verlangte die unverzögerte Herausgabe des Schriftwechsels, indem er betonte, daß auch nicht der geringste Grund vorhanden sei, der den Austausch von Briefen über Postangelegenheiten mit Herrn v. Seegebarth rechtfertigen könnte. Das General-Postamt gab auch da nicht nach, indem es erklärte, sich der verschiedenen Aktenstücke, denen die Schriftstücke einverleibt worden seien, nicht entäußern zu können. Sie ständen aber dem Herrn Administrator, wenn er sich in Begleitung eines der beiden Sprachen mächtigen Dolmetschers nach dem Sitzungssaale des General-Postamts bemühen wolle, zur Einsicht offen. Er werde sich dann überzeugen können, daß der Briefwechsel nichts enthalte, was die Aufmerksamkeit der französischen Verwaltung verdiene.

Ob Campan von diesem Anerbieten Gebrauch gemacht hat, muß dahingestellt bleiben. Der Austausch von Briefen zwischen dem General-Postamt und seinem abwesenden Chef wurde aber nicht fortgesetzt. Um die

nämliche Zeit verlautete, daß die französische Behörde an Stelle des als Hofpostmeister von Berlin ausgeschiedenen Hilpert wiederum einen Franzosen berufen wolle. Der General-Postamts-Präsident erbat auch jetzt gegen diese drohende Maßregel das Eingreifen der Friedens-Kommission. Er hatte an dieser Stellenbesetzung insofern ein persönliches Interesse, als er neben der Stellung als Präsident des General-Postamts die Stelle als Hofpostmeister von Berlin bekleidete, womit eine beträchtliche Einnahme an Zeitungsemolumenten verbunden war. Der jeweilige Vorsteher des Hofpostamts, zuletzt der Kriegsrat Richter, war demgemäß nur eine Art von Vize-Hofpostmeister.

Die Friedens-Kommission, der daran gelegen war, diesen lästigen Auftrag los zu werden, verfiel auf den bequemen Ausweg, ihn an das General-Postamt weiterzugeben mit der Aufforderung, sich der beabsichtigten Wiederbesetzung des Hilpertschen Postens durch einen Franzosen kräftig zu widersetzen. Dieses hatte schon vor dem Abgange des Hilpert bei dem General-Administrator Estève und nach dessen Ausscheiden bei seinem Nachfolger Bignon gegen die erneute Berufung eines Franzosen auf die Stelle des Hofpostmeisters mündlich, aber ohne jeden Erfolg, Einspruch erhoben. Ohne daß man die preußische Verwaltung nur hörte, wurde der Franzose de Pernay zum Hofpostmeister ernannt. Nicht einmal eine amtliche Nachricht von dieser Ernennung hielt man dem General-Postamte zu geben für nötig, was doch im Falle des Hilpert nicht unterblieben war. Eine der ersten Handlungen des de Pernay war die, daß er die gesamten Zeitungsemolumente des Hofpostamts an sich riß. Dagegen erhob das General-Postamt unter eingehender Darlegung der Verhältnisse Einspruch, indem es nachwies, daß diese Emolumente dem abwesenden Herrn v. Seegebarth zuständen, mußte sich aber eine schroffe Zurechtweisung durch den neuen General-Administrator Bignon gefallen lassen. »Ich habe mit Erstaunen bemerkt — schrieb dieser —, daß Sie den unbegreiflichen Anspruch erheben, für Rechnung des früheren Direktors des Berliner Hofpostamts, Herrn v. Seegebarth, eine mit dieser Stellung verknüpfte, zu deren Vorrechten gehörende Einnahme erheben zu lassen. Es scheint mir, daß ich nicht nötig gehabt haben sollte, Ihnen, meine Herren, ins Gedächtnis zu rufen, daß in den von den Streitkräften Seiner Majestät des Kaisers und Königs besetzten Landesteilen niemand die Einnahmen irgendeines Amtes beziehen kann, wenn er nicht auf seinem Posten geblieben ist, Seiner Majestät dem Kaiser den Eid geleistet hat und seine Amtsgeschäfte kraft der ihm verliehenen kaiserlichen Ermächtigung weiter verrichtet.«

Eine Gewaltmaßregel folgte der anderen. Die bereits geschilderte, mit ausgesuchter Rücksichtslosigkeit durchgeführte Ernennung eines mit dem preußischen Postdienste ganz unbekannten Franzosen zum preußischen Postinspektor fällt in jene Zeit. Hierher gehören ferner die Eingriffe der französischen Militärbehörden in die Unverletzlichkeit des Briefgeheimnisses. Im März 1808 meldete das Postamt in Pyritz, der französische Platzkommandant lasse nicht nur die für den Ort selbst bestimmten Briefe, sondern auch die sämtlichen von weiterher kommenden, für den Postkurs nach Königsberg bestimmten Sendungen durch einen Offizier öffnen und durchsehen, wodurch natürlich die Regelmäßigkeit des Postenlaufs schwer beeinträchtigt werde. Schlimmer ging es in Stettin zu. Dort ließ der französische Gouverneur im August 1808, als zwischen Frankreich und Preußen schon über Jahresfrist Friede herrschte, sämtliche abgehenden und ankommenden Briefschaften erbrechen und durch seinen Adjutanten und einige Sekretäre und Dolmetscher durchforschen, »wobei nicht einmal die Briefe von Seiner Majestät dem Könige und an Allerhöchstdenselben geschont würden!« Mehrere Verhaftungen hätten schon stattgefunden, andere ständen bevor. Beschwerden wegen dieser unerhörten

Übergriffe waren ganz fruchtlos. Als das General-Postamt in dem ersterwähnten Falle darauf hinwies, daß die Durchforschung der Briefschaften in den über Pyritz zu befördernden Briefsäcken ja schon vor der Absendung in Berlin stattgefunden habe, die Wiederholung dieser Maßregel also völlig zwecklos erscheine, erteilte der Kommissar Barbeguière die kurze Antwort, der Stadtkommandant von Pyritz werde zweifellos nicht ohne Auftrag handeln. Der Kommissar hielt es nicht einmal der Mühe wert, den Versuch einer Milderung des schroffen Verfahrens der Militärbehörde zu machen, obwohl diese, wenn ihr gesagt worden wäre, daß sie eine doppelte, unnötige Arbeit verrichte, sich wahrscheinlich zu Zugeständnissen herbeigelassen haben würde.

Auf der anderen Seite war gerade Barbeguière mit ungerechten Vorwürfen rasch bei der Hand. Im Mai 1808 sprach er seine Verwunderung über die geringen Posteinnahmen aus und fügte hinzu: »Ich wiederhole es, es herrscht Nachlässigkeit im Postbetrieb, und ich fordere Sie auf, sobald als möglich Abhilfe zu schaffen!«

Das General-Postamt wies diesen Vorwurf zurück, indem es darlegte, daß der Rückgang der Posteinnahmen auf ganz anderen Ursachen beruhe. Vor allem habe der Verfall der Scheidemünze mit seinen üblen Folgen das allgemeine Elend so vermehrt, daß fast aller Verkehr ruhe, was natürlich auf den Ertrag der reitenden und fahrenden Posten den nachteiligsten Einfluß ausübe. Dazu komme die Verteuerung des Briefportos infolge der neuen Grenzportoberechnung gegen die Elbe hin, den Grenzfluß Preußens nach Westen. Jeder Staat habe ohne vorgängige Verständigung mit den Nachbarn sein Briefporto für sich festgesetzt. So sei es gekommen, daß man für einen Brief von Wesel nach Berlin und umgekehrt, der vordem 4 Silbergroschen gekostet habe, jetzt $10^1/_2$ Silbergroschen zu entrichten habe, indem die Postverwaltung des Großherzogtums Berg sich 4 Silbergroschen, die des Königreichs Westfalen ebenfalls 4 Silbergroschen in Rechnung stelle, so daß allein für die Beförderung von Wesel bis Magdeburg 8 Silbergroschen zu zahlen seien! Unter solchen Umständen könne die Verminderung des Briefverkehrs und folglich auch der Einnahmen nicht wundernehmen.

Nach Empfang dieser Erklärung wiederholte der französische Kommissar seinen Vorwurf nicht mehr.

Das Jahr 1808 neigte sich seinem Ende zu, als für die preußischen Verwaltungsbehörden die Stunde der Erlösung schlug von dem harten Joche, unter dem sie infolge des Unglückstags von Jena über zwei Jahre geseufzt hatten.

Nach unendlich schwierigen, von französischer Seite absichtlich in die Länge gezogenen Verhandlungen war der Vertrag vom 5. November 1808 unterzeichnet worden, wonach die französischen Truppen den Boden Preußens zu räumen hatten, und zwar das Land zwischen Weichsel und Oder bis zum 22. November, zwischen Oder und Elbe bis zum 5. Dezember, mit Ausnahme der drei einstweilen noch von den Franzosen besetzt zu haltenden Oderfestungen Stettin, Cüstrin und Glogau. In Ausführung dieser Vereinbarungen verließen der Generalintendant Graf Daru und der Generaladministrator Bignon am 1. Dezember, am folgenden Tage Marschall Davoust, am 3. Dezember die französische Garnison die Stadt Berlin. Am 5. reiste der bisherige Stadtkommandant von Berlin, Divisionskommandeur Graf St. Hilaire, ab, und am 6. Dezember 1808 wurden die Zivil- und Militärverwaltungen den preußischen Landesbehörden übergeben. Die französische Administration hatte ihr Ende erreicht, und es leuchtete von da ab wieder ein freundlicherer Stern über dem durch das französische Bedrückungs- und Erpressungssystem schwer geschädigten preußischen Postwesen.

Verhalten der Quecksilberdampf-Gleichrichter im Betriebe.

Von Telegrapheningenieur Höpfner in Berlin.

Zum Laden von Sammlern in Orten mit Wechsel- oder Drehstromnetzen werden bei der Reichs-Telegraphenverwaltung seit 1910 die im Archiv 1910, S. 418 bis 430, beschriebenen Quecksilberdampf-Gleichrichter verwendet, und zwar solche des Wechselstromtyps für Gleichströme von 5 bis 20 A und Drehstromgleichrichter für Gleichströme von 20 bis 30 A.

Die für Wechselstrom gebauten Gleichrichter haben sich im Laufe der zweijährigen Versuchszeit als völlig betriebsichere Apparate erwiesen. Sämtliche Gleichrichter dieser Gattung sind noch mit den bei der Beschaffung gelieferten Glasgefäßen ausgerüstet. Die Glasgefäße, in denen sich der eigentliche Gleichrichtervorgang abspielt, sind die einzigen Teile des Apparats, die der Abnutzung unterworfen sind. Da die Gleichrichter im Betriebe völlig einwandfrei arbeiten, wird ihre Güte hauptsächlich durch die Lebensdauer der Glasgefäße bestimmt. Der nachstehenden Übersicht kann entnommen werden, wie lange die einzelnen Glasgefäße bisher gebrannt haben.

Amt	Art des Primärstroms	Gleichstromlast A	Im Betriebe seit	Zahl der bisher geleisteten Brennstunden rund
Magdeburg, Tel.-Amt....	Wechselstrom	5	März 1910	5 000
Magdeburg, Tel.-Amt....	Wechselstrom	20	März 1910	1 600
Potsdam, Tel.-Amt......	Wechselstrom	10	Mai 1910	2 000
Coblenz, Tel.-Amt	Wechselstrom	5	Januar 1911	3 600
Metz, Tel.-Amt	Wechselstrom	5	April 1911	800.

Die Wechselstrom-Gleichrichtergefäße haben somit die vom Lieferer übernommene Gewährfrist von 600 Brennstunden weit überschritten.

Dies trifft jedoch nicht im vollen Umfang auf die Drehstromgefäße für 30 A zu. Wenn auch einzelne Glasgefäße 900 bis 1500 Brennstunden und mehr einwandfrei gebrannt haben, so sind doch einige Glasgefäße innerhalb der Gewährfrist schadhaft geworden, und zwar fast durchweg infolge von Rückzündungen, d. h. von Stromdurchgängen in unzulässiger Richtung. Solche Rückzündungen werden gewöhnlich dadurch eingeleitet, daß die Graphitanoden infolge eines Spannungsausgleichs von Anode zu Anode übermäßig erhitzt werden und in diesem Zustande das Entstehen eines Stromes aus der zu ladenden Batterie in das Netz hinein ermöglichen — ein Vorgang, der meistens eine Zerstörung des Glasgefäßes zur Folge hat, weil die Graphitelektroden als Kathoden bis zur Weißglut erhitzt werden und dabei die Gefäßwandungen zum Schmelzen bringen. Rückzündungen treten erfahrungsgemäß bei plötzlichen Änderungen der Spannung des Drehstromnetzes ein; ihr Auftreten wird bei Drehstromkolben für 30 A dadurch



erleichtert, daß die Graphitelektroden der Gefäße bereits als Anoden verhältnismäßig stark erwärmt sind.

Man sucht Rückzündungen zu verhindern, teils durch Verbesserungen im Bau der Glasgefäße (Vergrößerung der Anoden und des Anodenabstandes, Verbesserungen glastechnischer Art u. a. m.), teils durch schaltungstechnische Maßnahmen (Einschalten von Hochstrom-Selbstausschaltern für Wechsel- und Gleichstrom), Einschalten von Drosselspulen mit starker Induktivität, sogenannten Beruhigungspulen. Auf Grund der Erfahrungen während der letzten Monate ist anzunehmen, daß diese Maßnahmen ausreichen werden, um die Lebensdauer auch der Drehstromkolben für 30 A so zu erhöhen, wie es bei Wechselstromkolben bereits erreicht ist.

Sämtliche Gleichrichteranlagen dieser Art, sowohl die für Wechselstrom als auch die für Drehstrom, zeichnen sich vor Motorgeneratoren und anderen Gleichrichtern hauptsächlich dadurch aus, daß sie im Betriebe fast keiner Wartung bedürfen. Der Quecksilberdampf-Gleichrichter wird mit einem oder zwei Handgriffen gezündet und in Betrieb gesetzt. Die Ladestromstärke wird in ähnlicher Weise verändert wie bei der Ladung aus einem Gleichstromnetz über regelbare Vorschaltwiderstände. Besonders bei den kleineren Gleichrichtern für 5 und 10 A ist die Ladung von Sammlern aus Wechselstromnetzen mit Hilfe dieser Apparate ebenso einfach, wie wenn der Ladestrom einem Gleichstromnetz entnommen wird.

Es ist nicht notwendig, daß der Ladewärter während der Ladung von Sammlern mit Quecksilberdampf-Gleichrichtern dauernd zugegen ist. Seine Anwesenheit ist nur in größeren Zeitabständen erforderlich, damit er die Stromstärke der Zunahme der Gegenspannung entsprechend nachregeln kann. Um dem Ladewärter oder dem Aufsichtspersonale das Erlöschen des Gleichrichters selbsttätig anzuzeigen, wird in den Gleichstromkreis ein Relais eingeschaltet, das einen Wecker betätigt, sobald der Gleichrichter erlischt. Verzichtet man darauf, den Ladestrom konstant zu halten, so ist es unbedenklich, die Sammler beispielsweise während der Nachtstunden zu laden, ohne daß die Ladung überwacht wird. Unter Umständen empfiehlt es sich, statt der gewöhnlichen Drahtwiderstände sogenannte Variatoren zu verwenden, d. s. Eisendrahtwiderstände in einer Wasserstoffatmosphäre, die ihren Widerstand annähernd in dem Maße verringern, wie die Gegenspannung der Sammler steigt.

Bei einigen Ämtern werden die Quecksilberdampf-Gleichrichter von den Aufsichtsbeamten selbst bedient, so daß sich die Tätigkeit der Ladewärter auf die Wartung der Sammler beschränkt.

Für die Wartung der Quecksilberdampf-Gleichrichter entstehen somit kaum nennenswerte Kosten.

Die Gleichrichter arbeiten fast geräuschlos. In einem Falle bot dieses Verhalten der Gleichrichter sogar den Vorteil, einen Gleichrichter neben der Schalttafel für die Telegraphensammler im Telegraphensaale selbst aufzustellen, so daß ein besonderer Raum für die Schaltanlage erspart werden konnte. Das geringe Geräusch, das man beim Arbeiten des Gleichrichters hört, rührt von den Schwingungen der Eisenmassen im Transformator her.

Das violette Licht des arbeitenden Quecksilberdampf-Gleichrichters hat keine schädlichen Folgen für die Augen des Bedienungspersonals gehabt. Die Glaswandungen absorbieren die für die Augen schädlichen ultravioletten Strahlen vollständig. Außerdem sind die Gleichrichtergefäße bis zu 10 A noch durch einen Eisenkasten verdeckt, so daß eine Lichtwirkung außerhalb nicht wahrnehmbar ist.



Beim Entwurfe von Ladeanlagen, bei denen Quecksilberdampf-Gleichrichter verwendet werden sollen, empfiehlt es sich, die Einrichtung so zu treffen, daß möglichst viele Zellen in Hintereinanderschaltung geladen werden, weil diese Gleichrichter um so wirtschaftlicher arbeiten, je höher die Gleichspannung ist. Anderseits muß man darauf achten, daß der Gleichrichter stets mehr Strom zu liefern hat, als seine Mindeststrombelastung beträgt, bei der der Lichtbogen gerade noch bestehen bleibt. Wird diese durch die Ladebelastung nicht erreicht, so muß die Belastung durch parallel geschaltete Widerstände künstlich erhöht werden. Jedoch muß man dabei beachten, daß sich die in der Ladung begriffenen Sammler beim Erlöschen des Lichtbogens nicht über die Hilfswiderstände entladen. Diesen Vorgang verhindert man durch Einschalten von Minimalausschaltern, die so eingestellt sein müssen, daß sie bei der im Augenblicke des Erlöschens des Lichtbogens eintretenden Stromumkehr ansprechen.

Beim erstmaligen Laden von Sammlern mit Hilfe von Quecksilberdampf-Gleichrichtern ist ferner zu beachten, daß die Spannung des arbeitenden Gleichrichters nicht wie bei Motorgeneratoren auf beliebig kleine Werte eingestellt werden kann, daß sie vielmehr durch das feste oder nur in engen Grenzen regelbare Übersetzungsverhältnis des Transformators festgelegt ist. Da nun Sammler im Anfange der erstmaligen Ladung noch keine Gegenspannung entwickeln, muß in den Ladekreis ein passender Hilfswiderstand eingeschaltet werden.

Sämtliche Quecksilberdampf - Gleichrichter liefern Wellenströme stets gleicher Richtung. Solche Ströme kann man sich zusammengesetzt denken aus einem Gleichstrome konstanter Stärke und einem darüber gelagerten Wechselstrome. Während ein von einem solchen Wellenstrome durchflossener Präzisions-Drehspulstrommesser nur die Gleichstromkomponente anzeigt, ist der Ausschlag eines Hitzdraht- oder dynamometrischen Instruments größer, weil dieses noch den übergelagerten Wechselstrom anzeigt, und zwar zeigt es einen Stromwert $\sqrt{Jg^2 + Jw^2}$ an, wenn Jg den Gleichstromwert und Jw den Effektivwert des übergelagerten Wechselstroms bedeutet. Je größer die Abweichung der Angaben des Drehspulinstruments von denen des vom gleichen Strome durchflossenen Hitzdrahtinstruments ist, je größer also das Verhältnis $\frac{\text{Angabe des Hitzdrahtinstruments}}{\text{Angabe des Drehspulinstruments}}$ ist, um so größer ist die Schwingungsweite des Wellenstroms, um so größer ist auch die Gefahr, daß der Lichtbogen erlischt, weil sich die Augenblickswerte des Wellenstroms dabei unter Umständen dem für den Bestand des Lichtbogens kritischen unteren Werte nähern.

Die Glasgefäße werden gegen eine mäßige Versicherungsgebühr auf Gefahr des Lieferers in Gestellen befördert, die nur in einer bestimmten Lage stehen können und in denen die Glasgefäße — von außen sichtbar — so hängen, daß die empfindlichen Teile, die Elektrodenansätze, vom Quecksilber nicht erreicht werden können.

Zusammenfassend wäre das Urteil über Quecksilberdampf - Gleichrichter dahin abzugeben, daß sich sowohl die Wechselstrom- als auch die Drehstrom-Gleichrichter bewährt haben, daß aber die Gleichrichter der letzten Art noch etwas unter Rückzündungen leiden, die sich jedoch durch Fortschritte im Bau der Glasgefäße und durch schaltungstechnische Maßnahmen mit der Zeit ganz vermeiden lassen werden.



Ein Vorläufer des Reichs-Kursbuchs.

Von Ober-Postinspektor Ledât in Berlin.

Aus dem Nachlasse des Geheimen Sekretärs im Kursbureau des General-Postamts in Berlin, W. Wölker, ist dem Postmuseum vor einiger Zeit eine Anzahl Drucksachen zur Verfügung gestellt worden, unter denen die von Wölker bearbeitete und herausgegebene »Deutsche Reise-Zeitung« aus dem Jahre 1849 insofern besondere Beachtung verdient, als sie ein getreues Bild der Kurs- und Verkehrsverhältnisse um die Mitte des vorigen Jahrhunderts gibt.

Die nach den besten amtlichen Quellen bearbeitete Zeitung, die die Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Verbindungen der bedeutenderen Orte Deutschlands angab, erschien monatlich einmal. Der Bezugspreis betrug für Bezieher in Berlin 16 Silbergroschen für das Jahr; Bezieher außerhalb Berlins erhielten das Blatt bei Versendung durch die Königlich Preußischen Posten für 20 Silbergroschen jährlich. Mit der Annahme von Bestellungen befaßten sich sämtliche Postanstalten und die Buchhandlungen.

Der Umfang der Deutschen Reise-Zeitung beschränkt sich in den hier vorliegenden Exemplaren auf nur acht Seiten des Formats gewöhnlicher Tageszeitungen; sie steht damit im Gegensatze zu den dickbändigen neuzeitlichen Reisebehelfen, ein Gegensatz, der sich aus der geringen Ausdehnung des damaligen Eisenbahnnetzes und aus der für unsere Ansprüche mangelhaften Entwicklung des Verkehrswesens jener Zeit hinlänglich erklärt. Die Übersichtlichkeit der Kursangaben war unter so einfachen Verhältnissen nicht sonderlich schwer herzustellen; sie ist in der Weise gewahrt, daß der gesamte Fahrplanstoff in elf Verkehrsbezirke eingeteilt wurde, die in den elf größten und wichtigsten deutschen Städten ihre Mittelpunkte fanden und mit deren Namen überschrieben wurden. Diese Städte waren Berlin, Breslau, Cöln, Dresden, Frankfurt (Main), Halle (Saale), Hamburg, Leipzig, Magdeburg, Nürnberg und Stettin. Jeder dieser elf Abschnitte bringt zunächst die Angabe der in seiner Hauptstadt befindlichen Gasthöfe; es folgt die Aufzählung der von dieser Stadt ausgehenden Personenpostverbindungen mit Angabe der Abgangszeit, der Beförderungsdauer und der Fahrpreise; auch die nur für den Versendungsverkehr bestimmten schnellen Reitposten sind mit Abgangszeit und Beförderungsdauer verzeichnet; dann kommen die Eisenbahnfahrpläne und gleich dahinter die Angabe der Anschlußzüge und anschließenden Dampferverbindungen sowie der von den einzelnen Stationen abgehenden Posten. Bei einer großen Anzahl von Orten werden auch die Namen empfehlenswerter Gasthöfe mitgeteilt.

Zu jener Zeit umspannte noch ein engmaschiges Netz von Postverbindungen das deutsche Gebiet und fand an den Grenzen vielfach seine Fortsetzung nach den Nachbarländern. Die Postverbindungen nehmen daher auch in der Deutschen Reise-Zeitung noch einen beträchtlichen Raum ein, wenn auch die schnellere Eisenbahn schon auf manchen Straßen die gemütlichere gelbe Kutsche verdrängt hatte. Immerhin besaß z. B. die preußische Hauptstadt Berlin, von wo bereits sechs Schienenstränge ausgingen, noch die folgenden zahlreichen Postverbindungen, die sämtlich vom Posthofe, König-



straße 60, ihren Ausgang nahmen: täglich fuhren Personenposten nach Cottbus ($17^{3}/_{4}$ Meilen) um 5 Uhr früh, die den Reisenden in $14^{1}/_{4}$ Stunden für 2 Taler $28^{3}/_{4}$ Silbergroschen an Ort und Stelle brachten; nach Königs-Wusterhausen (4 Meilen) um 6 Uhr abends, das in 4 Stunden für 20 Silbergroschen zu erreichen war; nach Luckau (11 Meilen) 9 Uhr abends (auch mit der Cottbuser Post) (Fahrzeit 9 Stunden, Fahrpreis $1^{5}/_{6}$ Taler); nach Prenzlau über Templin täglich 6 Fahrten in 14 Stunden für $2^{1}/_{2}$ Taler; nach Neustrelitz (14 Meilen) mit Anschluß nach Rostock und Demmin um 7 Uhr abends in $11^{1}/_{4}$ Stunden für 2 Taler 24 Silbergroschen; nach Oranienburg (4 Meilen) um 7 Uhr früh in $3^{1}/_{4}$ Stunden für 20 Silbergroschen; nach Straußberg ($5^{1}/_{4}$ Meilen) um 2 Uhr nachmittags in 5 Stunden für $26^{1}/_{4}$ Silbergroschen; nach Woldenberg ($23^{3}/_{4}$ Meilen) — zum Anschluß an die Bahn von Stettin nach Posen — um 11 Uhr nachts in 21 Stunden für 4 Taler $22^{1}/_{2}$ Silbergroschen; nach Wrietzen um 11 Uhr vormittags in $6^{1}/_{2}$ Stunden für $1^{1}/_{3}$ Taler; nach Spandau (2 Meilen) am Sonntag und Freitag um 10 Uhr abends, an den übrigen fünf Wochentagen um 8 Uhr abends, in $1^{1}/_{2}$ Stunden für 6 Silbergroschen; schließlich nach Mittenwalde ($4^{3}/_{4}$ Meilen) am Sonntag, Montag, Mittwoch und Freitag um 6 Uhr abends in $4^{1}/_{4}$ Stunden für $23^{3}/_{4}$ Silbergroschen. Auch zwei Reitposten wurden täglich abends von Berlin abgefertigt, von denen die eine nach Königsberg (Pr.) mit Anschluß nach Tilsit die Entfernung von 77 Meilen nach der ostpreußischen Hauptstadt in $44^{3}/_{4}$ Stunden zurücklegte, und die andere nach Stettin (20 Meilen) ihr Ziel in 12 Stunden erreichte.

Zahlreiche, zum Teil recht ausgedehnte Postkurse gingen von vielen anderen Städten aus. So verkehrte eine Schnellpost von Stettin über Stolp nach Danzig, die den $46^{3}/_{4}$ Meilen langen Kurs in 32 Stunden bewältigte; Personenposten verbanden Posen über Bromberg mit Dirschau über eine Entfernung von 37 Meilen, die in 37 Stunden zurückgelegt wurden, Posen mit Warschau ($9^{1}/_{4}$ Meilen und 218 Werst), Frankfurt (Main) mit Nürnberg über Hanau und Würzburg (29 Meilen), Cöln mit Trier ($22^{1}/_{4}$ Meilen), München mit Wien ($58^{1}/_{2}$ Meilen), Dresden mit Prag ($21^{1}/_{4}$ Meilen), Nürnberg mit Stuttgart ($23^{1}/_{4}$ Meilen) u. a. m. Ein Blick in die Deutsche Reise-Zeitung läßt die unbestrittene Vorherrschaft des Schwagers auf dem Gebiete des Verkehrs erkennen, zeigt aber auch schon, wie die Eisenbahn gegen diese Vorherrschaft mit Glück angeht, und daß sie bereits manche wichtige Verbindung für sich erobert hat. Ein Überblick über die um die Mitte des vorigen Jahrhunderts vorhandenen deutschen Schienenwege ist an der Hand des genannten Blattes leicht gegeben.

Von Berlin gingen, wie bereits erwähnt, sechs Eisenbahnen aus, nämlich nach Hamburg, Stettin, Magdeburg, Dresden, Leipzig und Breslau. Die Stadtbahn bestand in Berlin damals noch nicht. Von den Nachbarorten war Potsdam als Residenz des Königs hinsichtlich seiner Verbindungen mit Berlin besonders bevorzugt; gingen doch hin- wie herwärts täglich neun Züge. Aber auch Zehlendorf, Spandau, Bernau, Groß Beeren, Rummelsburg, Friedrichshagen, Cöpenick und Erkner besaßen schon Stationen, oder doch wenigstens Haltestellen, und hatten ihre, freilich selteneren Eisenbahnverbindungen mit Berlin.

Von Breslau liefen Bahnen über Königszelt nach Schweidnitz und Freiburg, ferner über Oppeln, Cosel nach Myslowitz einerseits und nach Oderberg anderseits mit Anschlüssen nach Krakau und nach Wien; auch die Strecken von Kohlfurt nach Görlitz, von Hansdorf nach Glogau und von Brieg nach Neiße waren schon im Betriebe.

Cöln wurde von Berlin aus über Magdeburg, Hannover, Minden, Dortmund, Düsseldorf erreicht und vermittelte über Aachen und Verviers den Bahnverkehr nach Brüssel–Ostende (London) und nach Paris. Auf dem linken Rheinufer war die Bahn von Cöln nach Bonn eben eröffnet. Verhältnismäßig gut entwickelt war das Netz des rheinisch-westfälischen Industriegebiets; zwischen Düsseldorf und Elberfeld, zwischen Elberfeld und Dortmund bestanden bereits Schienenwege, ebenso zwischen Vohwinkel und Steele, Homberg (Ruhrort) und Viersen, Hamm und Münster. Weiter im Norden treffen wir die Bahn Wunstorf–Bremen.

Dresden hatte um jene Zeit außer der Verbindung mit Berlin, auch eine solche mit Leipzig, mit Görlitz und mit Pirna. Sonst war die Bahn von Löbau über Herrnhut nach Zittau vorhanden, die von Riesa über Ostrau und Döbeln nach Chemnitz wurde gerade eröffnet.

Von Frankfurt (Main) führte die Eisenbahn nach Castel–Mainz, Wiesbaden, Hanau, Offenbach, ferner über Darmstadt nach Heidelberg und Mannheim und darüber hinaus über Karlsruhe (Baden), Offenburg (Baden), Freiburg (Breisgau) nach Efringen, von wo aus durch einen Omnibus eine täglich viermalige Verbindung mit Basel und der Schweiz hergestellt wurde. Auch die Pfälzische Ludwigsbahn verkehrte bereits zwischen Ludwigshafen, Speyer, Neustadt (Haardt), Kaiserslautern, Homberg und Bexbach, ebenso die Bahn zwischen Höchst und Soden.

Von Halle (Saale) konnte man mit dem Dampfwagen über Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Gerstungen nach Cassel und Carlshafen gelangen,

von Hamburg-Altona außer nach Berlin nach Kiel und von Harburg nach Hannover. Von der Berliner Strecke zweigte sich in Hagenow die Bahn nach Schwerin und Wismar, in Wittenberge die nach Magdeburg ab.

Leipzig besaß Verbindungen mit Berlin, ferner nach Reichenbach–Hof (Anschluß nach Nürnberg–München), nach Dresden und nach Magdeburg.

Magdeburg war ein wichtiger Knotenpunkt für die bereits erwähnten Bahnen nach Berlin, Cöln und Wittenberge, und weiter für die nach Leipzig und nach Halberstadt. Von Lehrte an der Magdeburg–Cölner Bahn bestand Anschluß nach Hildesheim.

Von Stettin aus ging eine Bahn über Stargard, Woldenberg, Wronke nach Posen. Auf die Verbindung mit Berlin ist schon hingewiesen worden.

Das bayerische Eisenbahnnetz ist in der Deutschen Reise-Zeitung unter Nürnberg aufgeführt und umfaßte um jene Zeit die Schienenwege zwischen Nürnberg und Fürth, zwischen Nürnberg und München, zwischen Nürnberg und Hof (Anschluß nach Leipzig, Berlin) und zwischen Augsburg und Kaltbeuern.

Man sieht aus der eben gegebenen Übersicht, daß die Hauptstränge des heute so weit verzweigten deutschen Bahnnetzes vor etwa 60 Jahren bereits bestanden, wenn auch einzelne wichtige Schienenwege, so die Verbindung mit West- und Ostpreußen, noch fehlten. Betrachtet man die verschiedenen Fahrpläne näher, so fällt zweierlei besonders auf: einmal die geringe Anzahl von Zügen, die auf den einzelnen Strecken laufen und dann die Länge der damaligen Fahrzeiten. Als sprechendes Beispiel der Verkehrsverhältnisse jener Zeit sei der Fahrplan der besonders bedeutenden Verbindung zwischen Berlin und der verkehrsreichen alten Hanse- und Handelstadt Hamburg wiedergegeben.



Von Berlin nach Hamburg (38 Meilen).

[50 Pfund frei]	Personenzug I.	Personenzug II.		Personengeld in Talern und Silbergroschen		
	früh	abends		von Berlin ab		
Aus Berlin	7½	6	Güterzug ohne Personen 5¾ früh, 7¾ abends in Hamburg. Extragüterzug Dienstag, Donnerstag, Sonnabend, 12½ mittags, am anderen Tage 2½ nachm. in Hamburg.	I.	II.	III.
- Spandau	7¾	6¼		9	6½	5
- Nauen	8¼	6¾		27	21	15½
- Paulinenaue	8½	7¼		1 8	29	21½
- Friesack	9	7½		1 18	1 6½	27
- Neustadt a. D.	9¼	8		1 29	1 14½	1 3
- Zernitz	9½	8¼		2 5	1 19	1 6
- Glöwen	10	8½		2 19	2 ½	1 14½
- Wilsnack	10¼	8¾		2 28	2 7	1 19½
- Wittenberge	11	9½ abends		3 9	2 15	1 25½
(Über Wend. Warnow)	—	5½ früh				
Aus Grabow	11¾	6¼		4 9	3 7	2 11½
- Ludwigslust	12	6½		4 15	3 11½	2 14½
- Hagenow	12½	7¼		5 1	3 24	2 24
- Brahlsdorf	1	7¾		5 15	4 5½	3 2½
- Boitzenburg	1¼	8		5 26	4 14	3 8½
- Büchen	1¾	8¾		6 7	4 22	3 14½
- Schwarzenbeck	2	9		6 16	4 28	3 19
- Friedrichsruh	2¼	9¼		6 25	5 4½	3 23½
- Reinbeck	2½	9½		7 1	5 8½	3 26½
- Bergedorf	2¾	9¾		7 4	5 10½	3 28
In Hamburg	3½ nachm.	10½ vorm.		7 15	5 20	4 5.

Ein Vergleich mit den neuzeitlichen Verhältnissen liegt nahe. Nur zwei Personenzüge verkehrten täglich hin- wie herwärts auf diesem wichtigen Schienenwege, der heute in beiden Richtungen mit je fünfzehn Zügen durchfahren wird. Für die rund 290 km lange Strecke, die jetzt in noch nicht 3½ Stunden zurückgelegt werden kann, gebrauchte man damals 8 und 8½ Stunden und mußte dazu noch bei dem Abendzug in Wittenberge übernachten; denn während der Nacht ruhte der Verkehr. Was die Höhe der Fahrpreise anlangt, so ist der Unterschied zwischen einst und jetzt nicht sehr bedeutend; allerdings fehlte die billige IV. Wagenklasse.

Verhältnismäßig wenig Raum beanspruchen in der Deutschen Reise-Zeitung die Mitteilungen über die Verbindungen mit Dampfschiff; immerhin läßt sich erkennen, daß auch dieses Verkehrsmittel schon für die Fluß- und Seeschiffahrt dienstbar gemacht wurde. Auf dem Rhein war die Dampf-

schiffahrt durch die Düsseldorfer Gesellschaft eingerichtet, deren Schiffe zwischen Mannheim, Mainz, Coblenz, Bonn, Cöln, Düsseldorf, Emmerich, Arnheim und Rotterdam verkehrten und Anschluß an die englischen Boote nach und von London hatten. Auf der Elbe fuhren Dampfer zwischen Hamburg und Harburg, auf der Weser zwischen Bremen und Bremerhaven; weitere Fahrpläne von Flußdampfern sind nicht aufgeführt. Dagegen ist in dem Blatt eine größere Anzahl von Dampfschiffverbindungen über das Meer vermerkt. So gingen regelmäßig Dampfboote von Wismar nach Kopenhagen, von Lübeck nach Kopenhagen, Stockholm und Kristiania, von Stettin nach Königsberg (Pr.), von Hamburg nach Amsterdam, Le Hâvre und London, und von Bremerhaven sogar nach New York. Auch der Dampfschiffverkehr des Auslandes ist mit einzelnen wichtigeren Kursen berücksichtigt, nämlich mit den Verbindungen zwischen Ostende und Dover sowie von Triest nach Venedig, Alexandrien, Bombay, Calcutta, Griechenland und der Levante.

Mit den vorstehenden Mitteilungen über den Umfang der Verkehrsverbindungen im Jahre 1849 ist auch der Inhalt der Deutschen Reise-Zeitung im wesentlichen wiedergegeben. Das Blatt verdient jedoch noch insofern besondere Beachtung, als man es als einen unmittelbaren Vorläufer des Kursbuchs ansehen darf, das im Jahre 1850 im nämlichen Verlage wie die Deutsche Reise-Zeitung (bei Carl David, Burgstraße 28 in Berlin) vom Kursbureau des General-Postamts herausgegeben wurde. Dieses erste amtliche Kursbuch enthielt bereits ein bedeutend reichhaltigeres Fahrplanmaterial als die Deutsche Reise-Zeitung; begriff es doch außer den Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffverbindungen Deutschlands auch die der angrenzenden Länder in sich und brachte auch noch Angaben über die Extrapost-Zahlungsätze und Vergleichungstafeln der verschiedenen Geldwährungen und Meilenmaße. Trotzdem war es noch recht wenig umfangreich und nichts anderes als ein dünnes unscheinbares Heftchen von 128 Oktavseiten (einschließlich der Inseratenabteilung), dem man es nicht ansah, daß sich aus ihm einmal der dicke Band des heutigen Reich-Kursbuchs — die Juni-Ausgabe 1912 umfaßt nicht weniger als 1409 Seiten — entwickeln werde. Die Gegenüberstellung jener beiden früheren Reisebehelfe mit dem Reichs-Kursbuche gibt einen deutlichen Hinweis auf die gewaltige Entwicklung, die das Verkehrswesen in kaum mehr als 60 Jahren genommen hat.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI



ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 19. BERLIN, OKTOBER. **1912.**

Die Zentral-Anrufschränke M 11 für Telegraphenleitungen.

Von Ober-Postpraktikant Feuerhahn in Berlin.

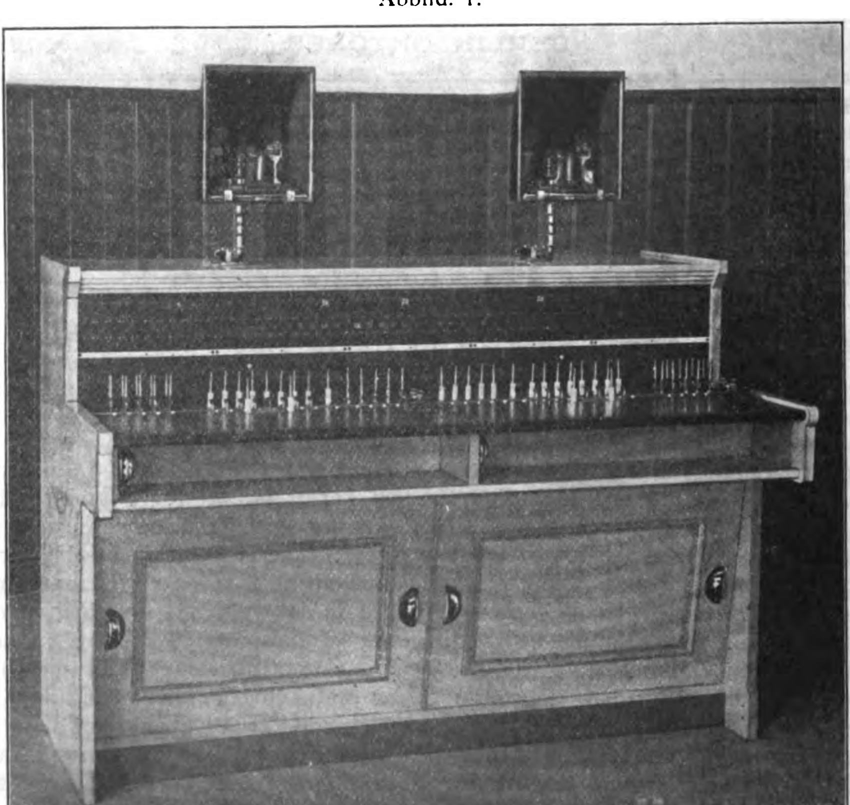
Über den Beginn der Versuche mit der Zentralisierung von Telegraphenleitungen ist im Archiv 1906, S. 593ff., berichtet worden, wo sich u. a. auch eine Beschreibung der damals beschafften Zentral-Anrufschränke für 50 und 100 Leitungen befindet. Diese Schränke konnten aber nur der Zentralisierung von Arbeitstromleitungen nutzbar gemacht werden; Ruhestromleitungen, die darauf geschaltet werden sollten, mußten zuvor in Leitungen mit Arbeitstrombetrieb umgewandelt werden. Die Zentralisierung von Arbeitstrom- und Ruhestromleitungen auf gemeinsamen Schränken war damals aus zwei Gründen noch nicht möglich. Einmal gab es kein geeignetes Linienrelais, womit die Empfangsapparate bei beiden Betriebsarten in stets gleicher Schaltung in Ortstromkreisen betrieben werden konnten, dann fehlte es aber auch noch an einer Einrichtung, die ein Erscheinen des Anrufzeichens einer Ruhestromleitung verhinderte, wenn die übrigen Anstalten der Leitung untereinander arbeiteten. Von der Beschaffung weiterer Zentral-Anrufschränke nach dem a. a. O. beschriebenen Muster wurde daher abgesehen, bis diesem Mangel abgeholfen war.

Bei den Versuchen im Laufe der folgenden Jahre wurde als brauchbares Linienrelais das schon früher im Fernsprechbetriebe verwendete neutrale Topfrelais gewählt, an dem nur unwesentliche Änderungen vorzunehmen waren. Zur Verhinderung eines unbeabsichtigten Anrufs in Ruhestromleitungen mußte dagegen ein neues Relais, »das Verzögerungsrelais«, gebaut werden. Dieses letzte Relais bestand ebenfalls aus einem neutralen Topfrelais, dessen zweiarmiger Ankerhebel an seinem, dem Anker entgegengesetzten Ende ein kleines Zahnrad trug. Wurde der Anker des Relais angezogen, so legte sich dieses Zahnrad gegen ein darüber befindliches zweites Zahnrad, das auf einer durch einen Motor dauernd angetriebenen Welle saß. Das zweite, sich drehende Zahnrad nahm dann das Zahnrad des Relais so weit mit, daß ein

auf dessen Achse angebrachter Kontakt eine Feder berührte, wodurch sich der Stromkreis der Anrufklappe schloß. Wurde der Anker des Relais wieder gegen den Ruhekontakt gelegt, so fiel das Zahnrad durch die Wirkung eines Gewichts in die Anfangslage zurück.

Mit Hilfe dieser beiden Apparate konnte ein Versuch mit der im wirtschaftlichen Interesse anzustrebenden gemeinsamen Zentralisierung der Arbeitstrom- und Ruhestromleitungen angestellt werden; es wurden infolgedessen in den Jahren 1909 und 1910 vier Zentral-Anrufschränke für je 50 Leitungen beschafft, die für beide Betriebsarten eingerichtet waren. Die mit diesen Schränken gewonnenen Erfahrungen gestatteten, auf dem einge-

Abbild. 1.



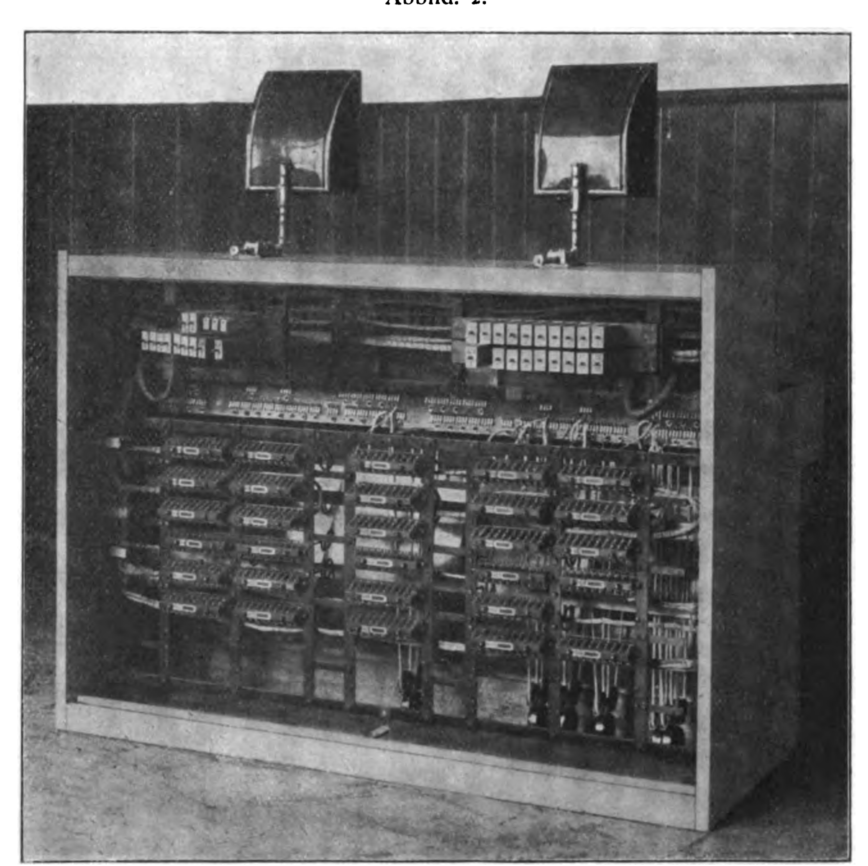
schlagenen Wege weiter fortzuschreiten, und so wurden, um noch einige kleinere Mängel zu beseitigen, in der Telegraphen-Apparatwerkstatt des Reichs-Postamts die Zentral-Anrufschränke M 11 entworfen, von denen kürzlich einige bei verschiedenen Telegraphenämtern in Betrieb genommen worden sind.

Die Zentral-Anrufschränke M 11 für Telegraphenleitungen sind in drei verschiedenen Formen gebaut worden. Die erste, die den vorerwähnten, im Jahre 1909 beschafften Schränken am meisten ähnelt, kann wie diese 50 Leitungen aufnehmen, die entweder mit den Empfangsapparaten oder untereinander verbunden werden können. Da ein Bedürfnis für die Verbindung der Leitungen untereinander aber nicht überall gleichmäßig vorliegt, beispielsweise in nur geringem Maße bei großen Telegraphenämtern, wo die Mehrzahl der

Durchgangstelegramme nicht zwischen den Klopfer- und Farbschreiberleitungen, sondern zwischen diesen einerseits und den Hughes-, Baudot- usw. Leitungen anderseits ausgewechselt wird, so ist noch eine weitere Form der Zentral-Anrufschränke M 11 beschafft worden, bei der Einrichtungen für die Verbindungen der Leitungen untereinander nicht vorgesehen worden sind. Es sind dies die Zentral-Anrufschränke M 11 für 60 Leitungen.

Eine dritte Form stellen die Zentral-Anrufschränke M 11 für 50 Leitungen mit Vielfachfeld dar, die bei solchen Ämtern verwendet werden, wo mehr als 2 Schränke für je 50 Leitungen mit Verbindungsmöglichkeiten aufgestellt

Abbild. 2.



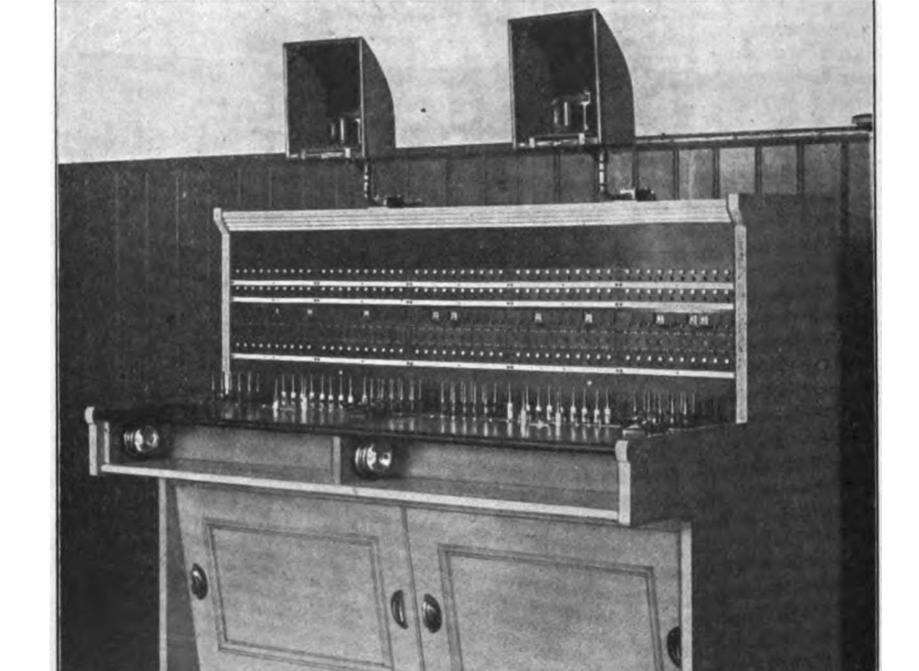
werden müssen. Das Vielfachfeld dieser Schränke besitzt eine Aufnahmefähigkeit von 200 Leitungen.

Der Zentral - Anrufschrank M 11 für 50 Leitungen wird durch Abbild. 1 veranschaulicht. Er besteht aus einem tischförmigen Unterteile mit schrankförmigem Aufsatz und besitzt zwei Arbeitsplätze. Das Schrankgehäuse wird aus Elsenholz mit weißpoliertem Ahornfurnier angefertigt; die Tischplatte wird mit schwarzem Fiber belegt. Die Tischhöhe beträgt 0,78 m, die gesamte Höhe 1,06 m, die Tiefe 0,86 m und die Breite 1,50 m. In dem Aufsatz auf der Tischplatte sind unterhalb der Bekrönung 5 zehnteilige Anrufklappenstreifen, 50 Gitterschauzeichen, 5 zehnteilige Klinkenstreifen und 5 Bezeich-

nungstreifen angeordnet. Im Spiegelbrette befindet sich in der Mitte jedes Arbeitsplatzes eine Platzkontrollampe.

Die Tischplatte, deren Vorderteil aufklappbar ist, dient zur Unterbringung der Stöpsel, Tasten und Schlußlampen; je ein Stöpselwähler mit 2 Abfragestöpseln befindet sich in der Mitte jedes Arbeitsplatzes vor den Schlußlampen. Die zu jedem Abfragesystem gehörende Klopfertaste ist an der rechten Seite der Tischplatte jedes Arbeitsplatzes untergebracht. Die dazu gehörenden beiden Abfrageklopfer stehen auf dem Schrankaufsatze. Unterhalb der Tischplatte sind zwei offene Fächer zur Aufbewahrung der Leit-

Abbild. 3.



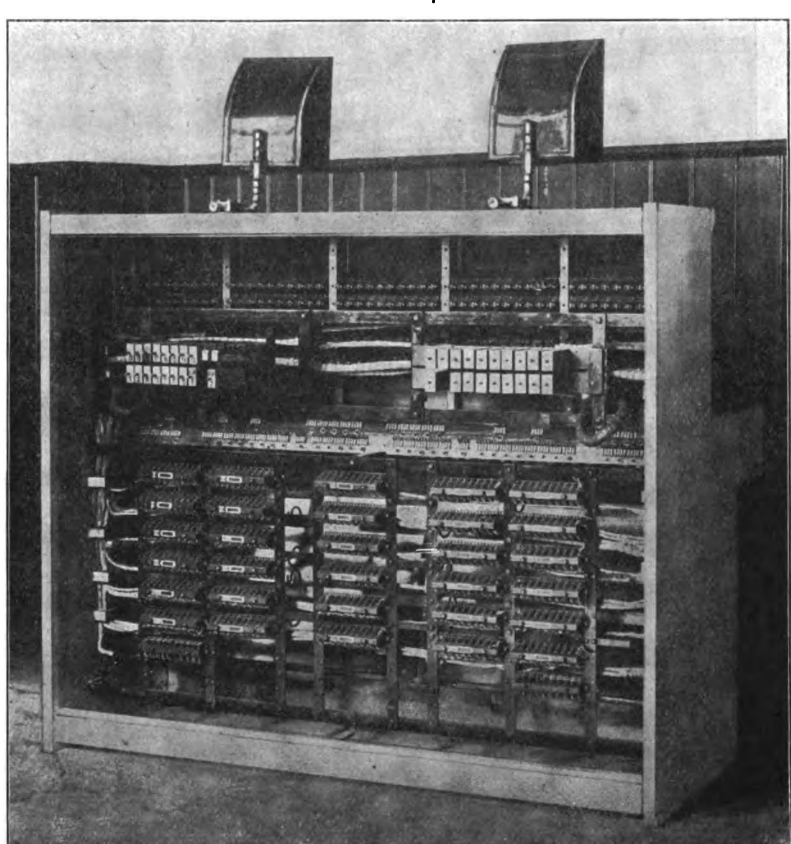
behelfe usw. vorhanden. Im linken Fache wird an der Innenseite der Außenwand der Schrankwecker befestigt. Die Vorderseite des Unterteils wird ebenso wie die Rückseite durch zwei Einsatztüren gebildet.

Im Innern des Schrankes befindet sich an der Rückseite (Abbild. 2) ein Eisengitter für die Lötösenstreifen. Erhält ein Schrank nicht die volle Ausrüstung, so bleiben die Plätze der nicht einzubauenden Lötösenstreifen frei, damit bei späterem Einbau keine Umlegungen erforderlich werden. Oberhalb des Lötösengitters werden an zwei abklappbaren Rahmen je zwei Platten mit den Schlußrelais untergebracht.

Der Zentral-Anrufschrank M II für 50 Leitungen mit Vielfachfeld gleicht im allgemeinen dem vorbeschriebenen Schranke, nur beträgt seine Höhe infolge des aufgesetzten Vielfachfeldes 1,25 m (Abbild. 3 und 4). Jeder Klinke — sowohl den Abfrage- wie den Vielfachklinken — ist eine Besetztlampe zugeordnet, die an jedem Schranke erkennen läßt, ob die Leitung frei oder besetzt ist.

Der Zentral-Anrufschrank M II für 60 Leitungen wird durch die Abbild. 5 und 6 veranschaulicht. Er besitzt im Gegensatze zu den beiden vorbeschriebenen Schränken nur einen Arbeitsplatz. Demgemäß beträgt seine Breite nur 0,92 m, während die Höhe auf 1,17 m bemessen worden ist. Die An-

Abbild. 4.

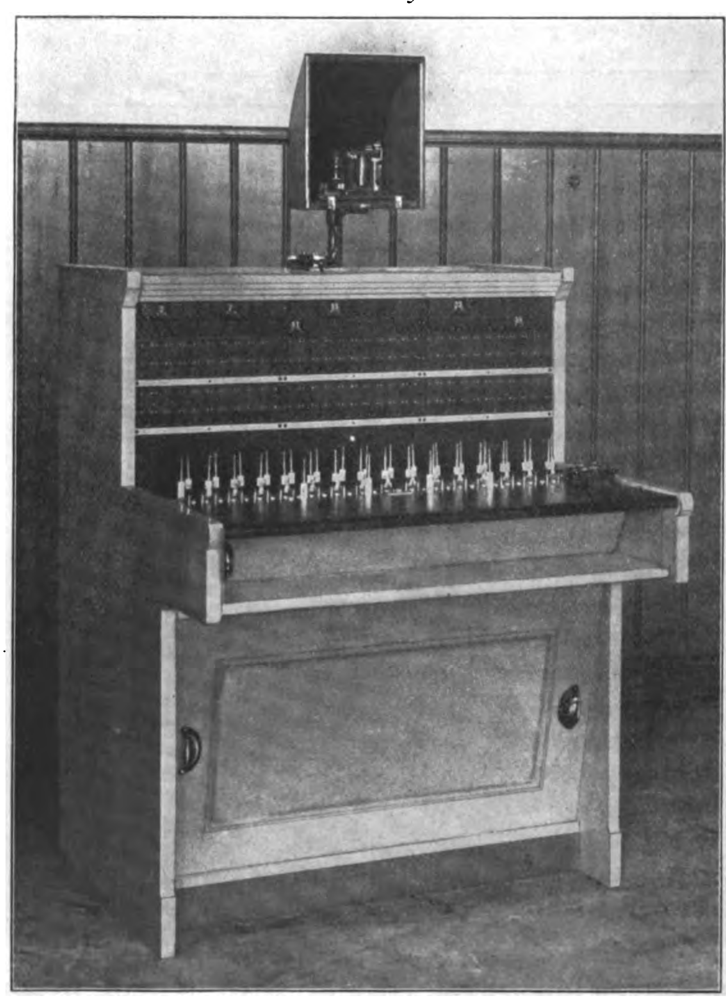


rufklappen sind im senkrechten Felde zu oberst in zwei Reihen zu je 3 zehnteiligen Streifen angeordnet. Darunter folgen zwei Gruppen von je 30 Gitterschauzeichen, 3 zehnteiligen Klinkenstreifen und 3 Bezeichnungstreifen. An der Rückseite befindet sich oberhalb des Lötösengitters ein abklappbarer Rahmen, der 4 zehnteilige Schlußrelaisplatten aufzunehmen vermag.

Die zu einer Zentralisierungseinrichtung erforderlichen Linien- und Zeitrelais, deren Beschreibung später folgt, werden nebst den Sicherungen der Ortstromkreise an Eisengestellen untergebracht, und zwar nimmt jedes Gestell die zu je einem Schranke gehörenden Relais und Sicherungen auf. Ein derartiges Gestell *LZ* zeigt die Abbild. 7. Unter dem oberen Quereisen

wird ein Eichen-Grundbrett befestigt, das die zum Antriebe der Zeitrelais erforderlichen beiden langsamen Unterbrecher (einen für Vorratszwecke) und den zur Überwachung der Sicherungen bestimmten Wecker nebst Relais trägt. Darunter ist Platz für 9 20-teilige Sicherungstreifen, und unter diesen können 12 zehnteilige Relaisplatten angebracht werden. Die Reihenfolge dieser Relaisplatten ist so gewählt worden, daß sich unter jeder Linienrelaisplatte eine Platte mit den zugehörenden Zeitrelais befindet. Bei den


Abbild. 5.



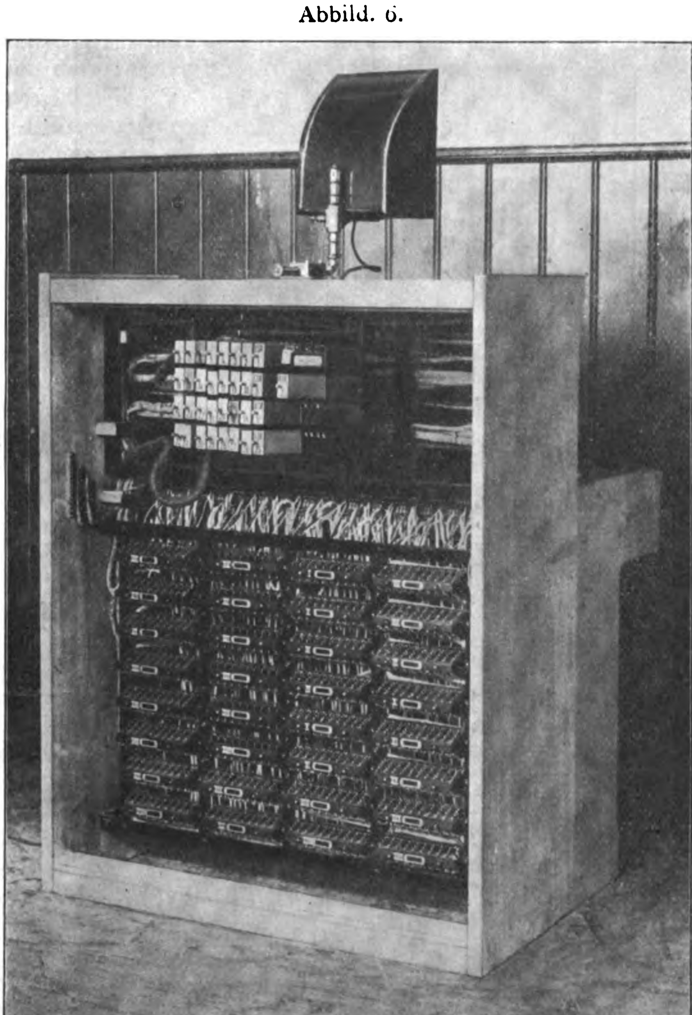
Schränken zu 50 Leitungen ohne und mit Vielfachfeld haben die Platten 11 und 12 die Schluß-Zeitrelais der Übertragungen aufzunehmen. In welcher Weise das Gestell *L Z* in dem einen oder anderen Falle zu belegen ist, zeigt im übrigen die Darstellung der Abbild. 8.

Die Umschalterelais zu den 50-teiligen Schränken mit Vielfachfeld werden auf ähnlichen Gestellen vereinigt. Ein derartiges Gestell *U* (Abbild. 9) hat ein Fassungsvermögen von 13 20-teiligen Relaisplatten nebst den zugehörenden Sicherungstreifen.

Die Relaisplatten werden an Scharnieren drehbar befestigt und durch Kappen aus Zinkblech möglichst staubdicht abgeschlossen. Die Kabel werden an seitlichen Kabelträgern hochgeführt.

Von den Apparaten einer Zentralisierungseinrichtung bedürfen die Linienrelais, die Zeitrelais, die langsamen Unterbrecher und die Übertragungsrelais einer näheren Beschreibung. Als Sicherungen der Ortstromkreise werden die in der »Anweisung zur Aufstellung und Unterhaltung der Sammler-

Abbild. 6.



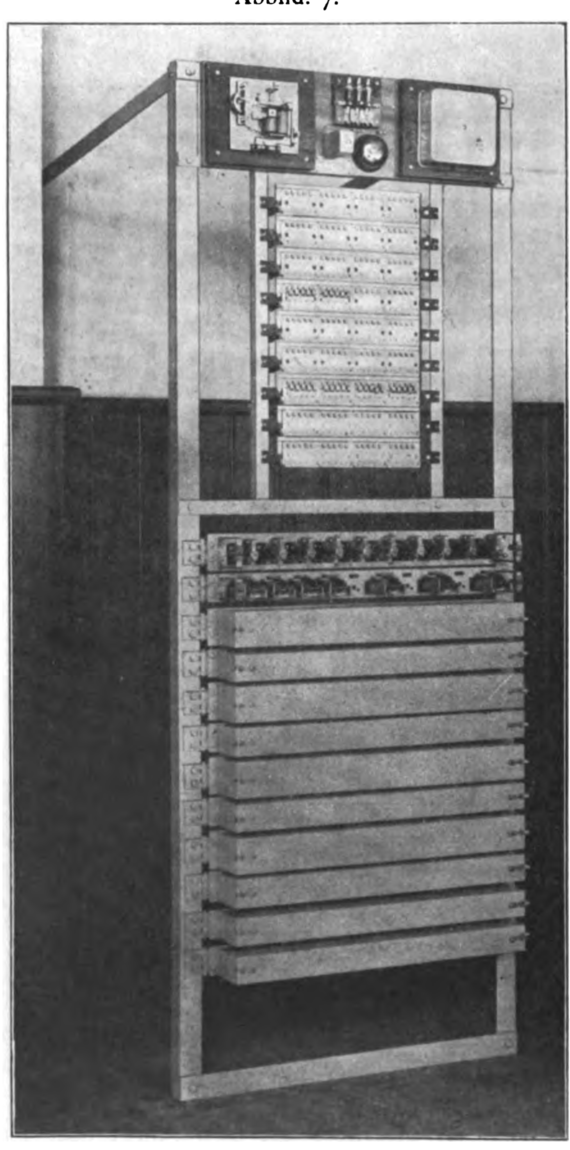
batterien«, S. 35, Ber. 54, beschriebenen Sicherungen mit Signalkappe verwendet.

Das Linienrelais (Abbild. 10) ist ein neutrales Topfrelais, dessen Gleichstromwiderstand 100 Ohm beträgt. Der Topfmagnet sitzt auf einer messingnen Grundplatte mit Fiberauflage. Die 5 Zuführungen (je eine zum Körper, zu den beiden Spulenenden und zu dem Arbeits- und dem Ruhekontakte) sind in Form von Lötstiften durch die Grundplatte hindurchgeführt. Der den Anker

und den Winkel für die Abreißfeder tragende Bock ist an dem Außenmantel befestigt.

Die Einstellung des Linienrelais geschieht auf folgende Weise. Zunächst werden die beiden Schrauben *a*, die den Ankerbock mit dem Außenmantel des Magneten verbinden, gelöst und die beiden Kontaktschrauben *b* und *c*

Abbild. 7.



etwas herausgeschraubt. Darauf wird zur Einstellung des Ankerabstandes ein Stellblech von 0,10 mm Stärke auf die Pole des Elektromagneten gelegt, worauf die beiden Schrauben *a*, unter gleichzeitigem Aufdrücken des Ankers auf das Stellblech, fest angezogen werden und ferner die Schraube *c* des unteren Kontakts gegen die Ankerzunge *d* geschraubt wird, bis sie diese

berührt. Nachdem das Stellblech herausgenommen und auf die Zunge *d* des heruntergedrückten Ankers gelegt worden ist, wird die Schraube *b* des oberen Kontakts so weit angezogen, bis sie das Stellblech berührt. Zuletzt wird die Abreißfeder so angespannt, daß der Anker des Relais weder durch einzelne Stromstöße noch durch Dauerstrom von 4 bis 5 Milliampere betätigt wird, dagegen kurzen Stromstößen von 6 Milliampere sicher folgt. Das Relais arbeitet dann bei Stromstärken von 6 bis über 50 Milliampere ohne weitere Einstellung.

Werden die Relais in Leitungen eingeschaltet, in die Fremdströme von beispielsweise 6 Milliampere Stärke gelangen, so ist in gleicher Weise die Abreißfeder derart anzuspannen, daß der Anker durch diese Ströme nicht betätigt wird.

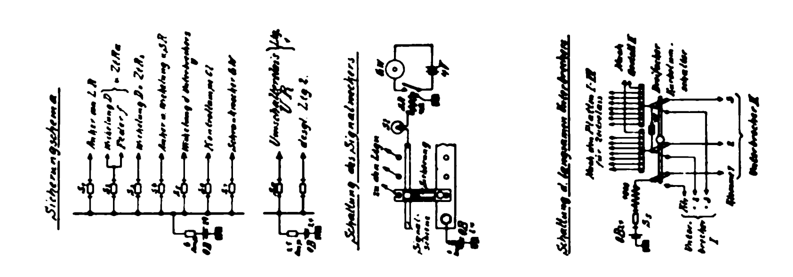
Das im Eingange beschriebene Verzögerungsrelais wird bei den zuletzt in Betrieb genommenen Zentralisierungseinrichtungen nicht mehr verwendet, das dem gleichen Zwecke dienende neuere Relais ist »das Zeitrelais« (Abbild. 11 und 12). Dieses Relais besteht aus 2 Elektromagneten *S* und *D* mit 1000 und 1500 Ohm Gleichstromwiderstand. Vor dem Anker jedes Magneten befindet sich je 1 Zahnradsektor *Zs* und *Zd*. Beide Sektoren sind mit dem Stifte *H* auf einer gemeinsamen Achse befestigt.

Zum Antriebe der Zeitrelais wird »der langsame Unterbrecher« (Abbild. 13) verwendet, der etwa jede Sekunde einen Stromstoß entsendet. Er ist so geschaltet, daß er nur im Bedarfsfall in Tätigkeit tritt.

Die Schaltung des Zeitrelais und des langsamen Unterbrechers wird durch Abbild. 14 dargestellt. Wird durch *S* ein Strom geschickt, so werden durch den Anker von *S* zwei Kontakte *I* und *II* geschlossen. Gleichzeitig legt sich der Zahn *Z* in eine Zahnlücke von *Zs* und hindert dadurch *Zs* an einer Rückwärtsdrehung. Durch das Schließen des Kontakts *I* wird die Klemme 3 des langsamen Unterbrechers *U* mit Erde verbunden, während der Kontakt *II* die Wickelung *D* des Zeitrelais an die Klemme 2 des Unterbrechers legt.

Sobald der langsame Unterbrecher *U* über Klemme 3 Erdverbindung erhält, tritt er in Tätigkeit, d. h. der Elektromagnet *Mu* zieht seinen Anker *c* an, wobei dieser dem Rade *r* einen solchen Stoß erteilt, daß sich der Ansatz *a* des Rades vom Anker *c* entfernt. Dadurch wird der durch *Mu* fließende Strom unterbrochen. Kehrt nunmehr der Anker *c* in die Ruhelage zurück, so legt sich der Ansatz *a* des unter der Wirkung einer Spiralfeder stehenden Rades *r* nach einer gewissen Zeit wieder gegen den Anker *c*. Dieses Spiel wiederholt sich so lange, bis der Kontakt *I* des Zeitrelais geöffnet wird.

Der Anker *c* des Unterbrechers schließt nun aber, sobald er angezogen wird, einen neuen Stromkreis, und zwar über Wickelung *D* des Zeitrelais, Kontakt *II*, Klemme 2 und Kontakt *b* von *U*, Klemme 3 und Kontakt *I*. Es wird also in regelmäßigen Zwischenräumen ein Stromstoß durch *D* gesandt, der bewirkt, daß der Anker *y* den Sektor *Zd* jedesmal um einen Zahn herumdreht, bis der mit *Zs* und *Zd* auf gemeinsamer Achse sitzende Stift *H* das Federpaar *f* und dadurch z. B. den Stromkreis der Anrufklappe schließt. Hört der durch *S* fließende Strom auf und fällt infolgedessen der Anker von *S* ab, so werden die Kontakte *I* und *II* geöffnet, und der Zahn *Z* wird aus *Zs* herausgehoben, so daß die Achse mit *Zd*, *Zs* und *H* unter der Wirkung des Gewichts der Sektoren in die Ruhelage zurückkehren kann. Gleichzeitig kommt der Unterbrecher *U* zur Ruhe, und *D* wird von *U* abgeschaltet. Die Zeit, die vom Beginne der Stromsendung durch *S* bis zum Schließen des Kontaktes *f* durch *H* vergeht, kann in ziemlich weiten Grenzen geändert werden. In der Regel werden 6 Sekunden gewählt.


Sicherungsschema
Schaltung des Signalweckers
Schaltung d. langsamen Unterbrechers

Abbild. 8.

Erläuterungen zu Abbild. 8.

Ausrüstung bei einem Gestell für 30 Arbeitstrom- und 20 Ruhestromleitungen bei Verwendung eines Zentral-Anrufschranks M 11 für

50 Leitungen.

nterbrecher
reifacher Kurbelumschalter
ontrollrelais
ignalwecker

hr.-Str. I:	4 Sockel — 20 Sichr.	(LR 1—20)	S_1
» » II:	2 » — 10 »	(LR 21—30)	S_1
» » III:	4 » — 20 »	(LR 31—50)	S_1
» » IV:			
» » V:	1 » — 1 »	(Unterbrecher) S_5	
	— 2 »	(Kontrollampen) S_6	
	— 1 »	(Wecker) S_7	
» » VI:	4 » — 20 »	(Zt Ra 31—50) S_2	
» » VII:	3 » — 15 »	(Zt Rs 1—15) S_3	
» » VIII:	4 » — 18 »	(SR Empfangs- und Aufsichtsapparate) S_4	
» » IX:	3 » — 15 »	(SR Übertragungen) S_4	

-	Platte I:	10 LR (1—10)
Ra-	» I:	
-	» II:	10 LR (11—20)
Ra-	» II:	
-	» III:	10 LR (21—30)
Ra-	» III:	
-	» IV:	10 LR (31—40)
Ra-	» IV:	10 Zt Ra (31—40)
-	» V:	10 LR (41—50)
Ra-	» V:	10 Zt Ra (41—50)
Rs-	» VI:	10 Zt Rs (1—10)
Rs-	» VII:	5 Zt Rs (11—15)

50 Leitungen mit Vielfachfeld.

2 Unterbrecher
1 Dreifacher Kurbelumschalter
1 Kontrollrelais
1 Signalwecker

Sichr.-Str. I:	4 Sockel — 20 Sichr.	(LR 1—20)	S_1
» » II:	2 » — 10 »	(LR 21—30)	S_1
» » III:	4 » — 20 »	(LR 31—50)	S_1
» » IV:			
» » V:	1 » — 1 »	(Unterbrecher) S_5	
	— 2 »	(Kontrollampen) S_6	
	— 1 »	(Schrankwecker) S_7	
» » VI:	4 » — 20 »	(Zt Ra 31—50) S_2	
» » VII:	4 » — 20 »	(Zt Rs 1—20) S_3	
» » VIII:	4 » — 18 »	(SR Empfangs- und Aufsichtsapparate) S_4	
» » IX:	4 » — 20 »	(SR Übertragungen) S_4	

LR-	Platte I:	10 LR (1—10)
Zt Ra-	» I:	
LR-	» II:	10 LR (11—20)
Zt Ra-	» II:	
LR-	» III:	10 LR (21—30)
Zt Ra-	» III:	
LR-	» IV:	10 LR (31—40)
Zt Ra-	» IV:	10 Zt Ra (31—40)
LR-	» V:	10 LR (41—50)
Zt Ra-	» V:	10 Zt Ra (41—50)
Zt Rs-	» VI:	10 Zt Rs (1—10)
Zt Rs-	» VII:	10 Zt Rs (11—20)

Ausrüstung bei einem Gestell für 30 Arbeitstrom- und 30 Ruhestromleitungen bei Verwendung eines Zentral-Anrufschranks M 11 für

60 Leitungen.

2 Unterbrecher
1 Dreifacher Kurbelumschalter
1 Kontrollrelais
1 Signalwecker

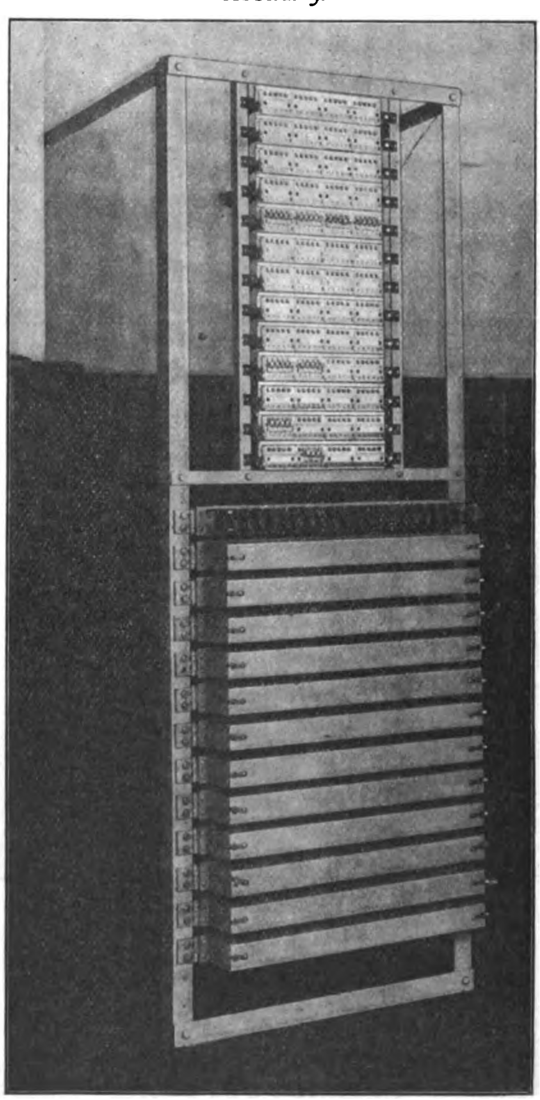
Sichr.-Str. I:	4 Sockel — 20 Sichr.	(LR 1—20)	S_1
» » II:	4 » — 20 »	(LR 21—40)	S_1
» » III:	4 » — 20 »	(LR 41—60)	S_1
» » IV:			
» » V:	2 » — 10 »	(Zt Ra 31—40)	S_2
» » VI:	4 » — 20 »	(Zt Ra 41—60)	S_2
» » VII:			
» » VIII:	4 » — 20 »	(SR Empfangsapparate) S_4	
» » IX:	4 » 14 »	(SR Empfangs- und Aufsichtsapparate) S_4	
	1 »	(Unterbrecher) S_5	
	1 »	(Kontrollampe) S_6	
	1 »	(Schrankwecker) S_7	

LR-	Platte I:	10 LR (1—10)
Zt Ra-	» I:	
LR-	» II:	10 LR (11—20)
Zt Ra-	» II:	
LR-	» III:	10 LR (21—30)
Zt Ra-	» III:	
LR-	» IV:	10 LR (31—40)
Zt Ra-	» IV:	10 Zt Ra (31—40)
LR-	» V:	10 LR (41—50)
Zt Ra-	» V:	10 Zt Ra (41—50)
LR-	» VI:	10 LR (51—60)
Zt Ra-	» VI:	10 Zt Ra (51—60)

Der Kontakt *b* des Unterbrechers ist zweckmäßig durch einen Kondensator als Funkenlöscher zu überbrücken (vgl. Randskizze auf Abbild. 8).

Eine Einstellung der Zeitrelais wird im allgemeinen bei der Inbetriebnahme nicht erforderlich sein. Jedenfalls darf die Stellung der beiden Sektoren *Zs* und *Zd* zueinander nicht geändert werden. Der am Anker *y* befindliche

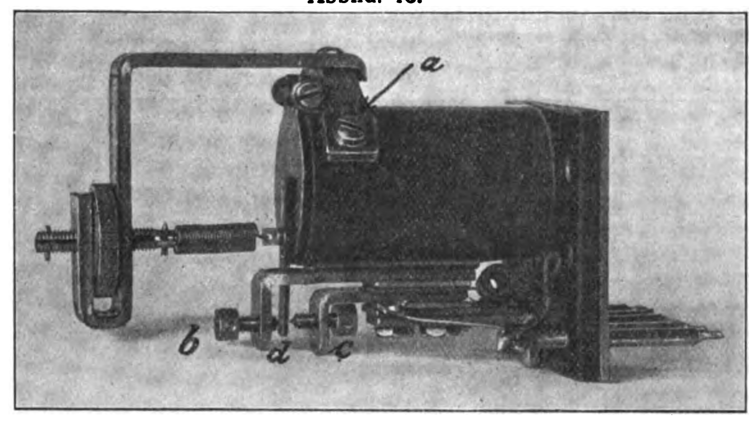

Abbild. 9.



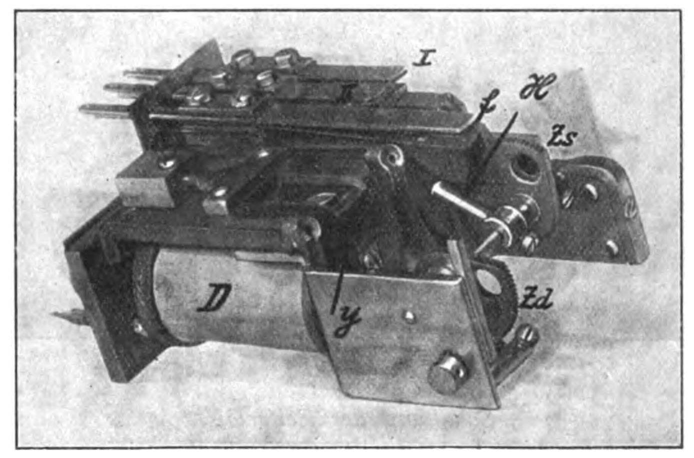
Greiferhaken *g*, der das Rad *Zd* dreht, wird mittels der Begrenzungschraube *s* und des Stiftes *t* eingestellt, und zwar so, daß der Haken *g* bei jedem Ankerhube mit Sicherheit den folgenden Zahn erreicht.

Das Übertragungsrelais (Abbild. 15) wird benutzt zur Herstellung einer Verbindung zweier Leitungen untereinander ohne Rücksicht auf deren Betriebsart. Es besteht aus zwei auf einer gemeinsamen Grundplatte aufgebauten

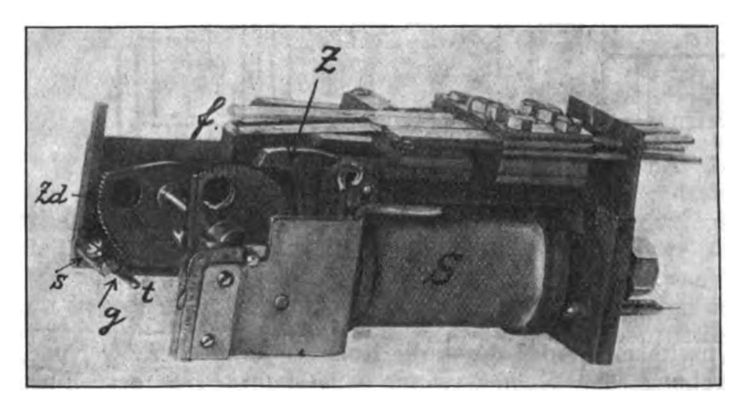
Abbild. 10.



Abbild. 11.

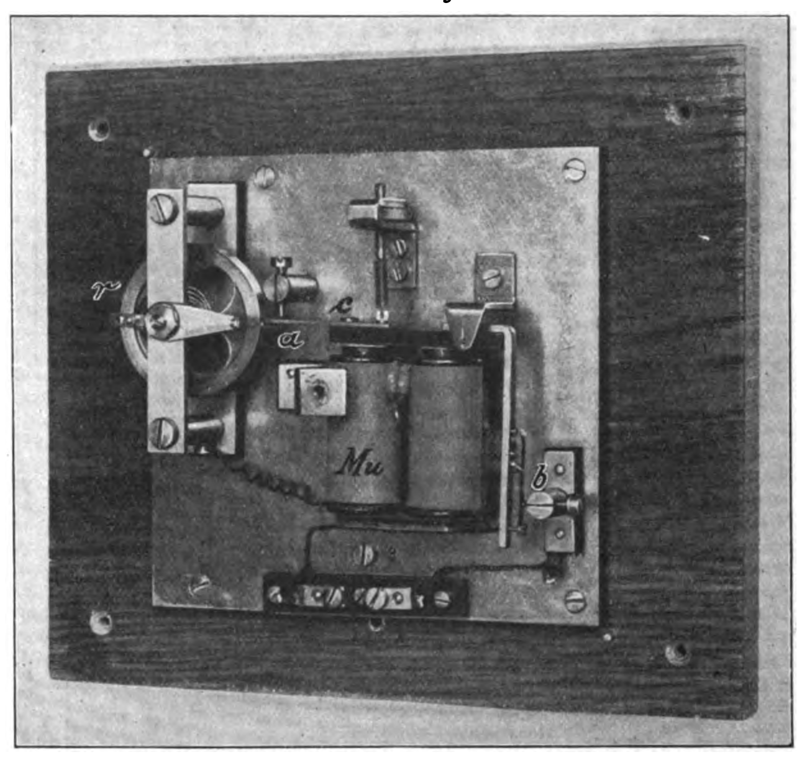


Abbild. 12.

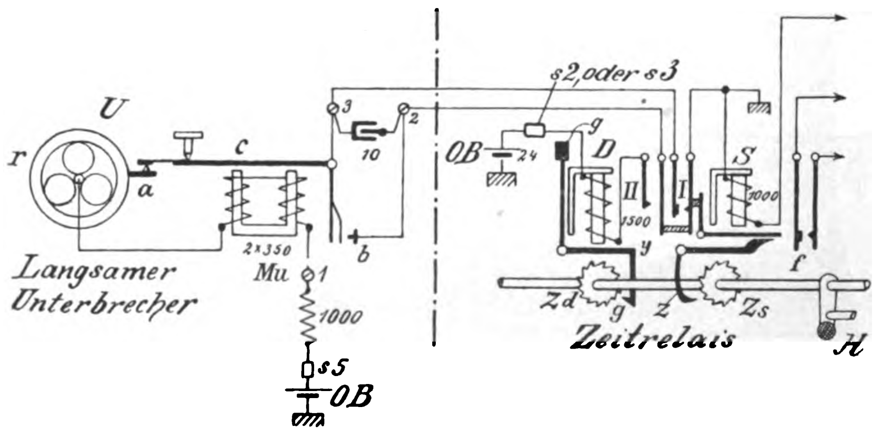


Einzelrelais mit je 2×300 Ohm Gleichstromwiderstand, deren Flügelanker je einen Arbeitskontakt *(T)* und je zwei Ruhekontakte *$(R_{1,2})$* haben. Die Schaltung geht aus Abbild. 16 hervor.


Abbild. 13.



Abbild. 14.
Schaltung des Zeitrelais.



Entweder bei ZtRa zur Feder 6 der Klinke, oder bei ZtRs zur Ader 4 der Schnur

Entweder bei ZtRa zur Anrufklappe k, oder bei ZtRs zum Schlußrelais SR

Entweder bei ZtRa zur Ortsbatterie OB, oder bei ZtRs zur Erde

Die Einzelrelais werden durch die Kontaktschrauben R_1, R_2 und T, ferner durch Drehung des Magnetsystems eingestellt. Bei der Einstellung ist darauf zu achten, daß der Kontakt R_2 etwas früher aufgehoben wird als R_1,

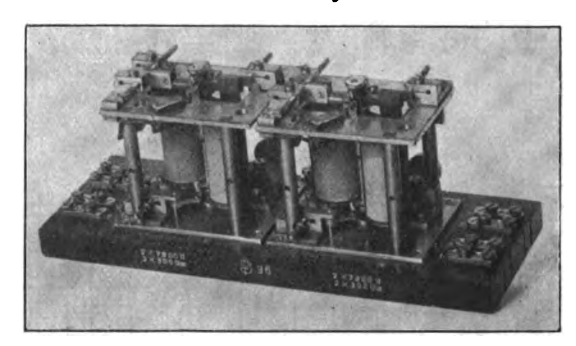
weil andernfalls bei Übertragung in eine Ruhestromleitung ihr mitarbeitendes Linienrelais das zweite in Ruhe bleibende Einzelrelais beeinflussen würde.

Die Übertragungsrelais werden auf vierteiligen Apparattischen aufgestellt.

Als Umschalterelais werden die in der Fernsprechtechnik gebräuchlichen Normalrelais verwendet.

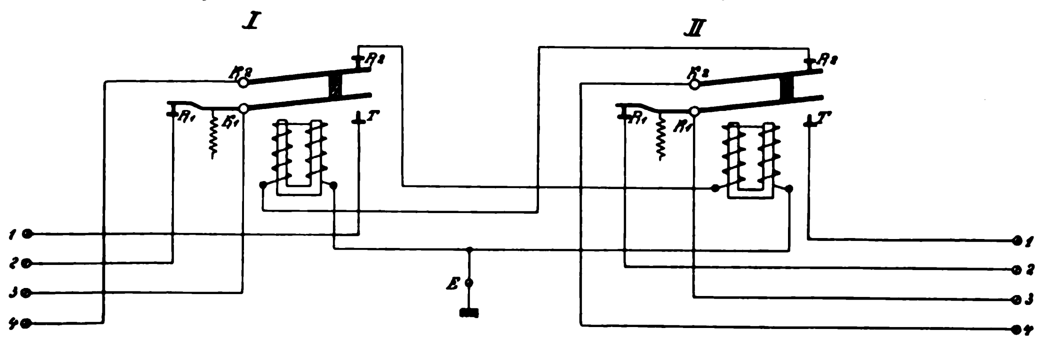
Die verschiedenen Einzelstromläufe des Zentral-Anrufschrankes M 11 für 50 Leitungen sind in schematischer Form in Abbild. 17 dargestellt. Jede Leitung (Zeichn. I und II) wird über einen Stromanzeiger (Gitterschauzeichen) und eine Klinke zum Linienrelais geführt, dessen Wickelung mit ihrem zweiten


Abbild. 15.



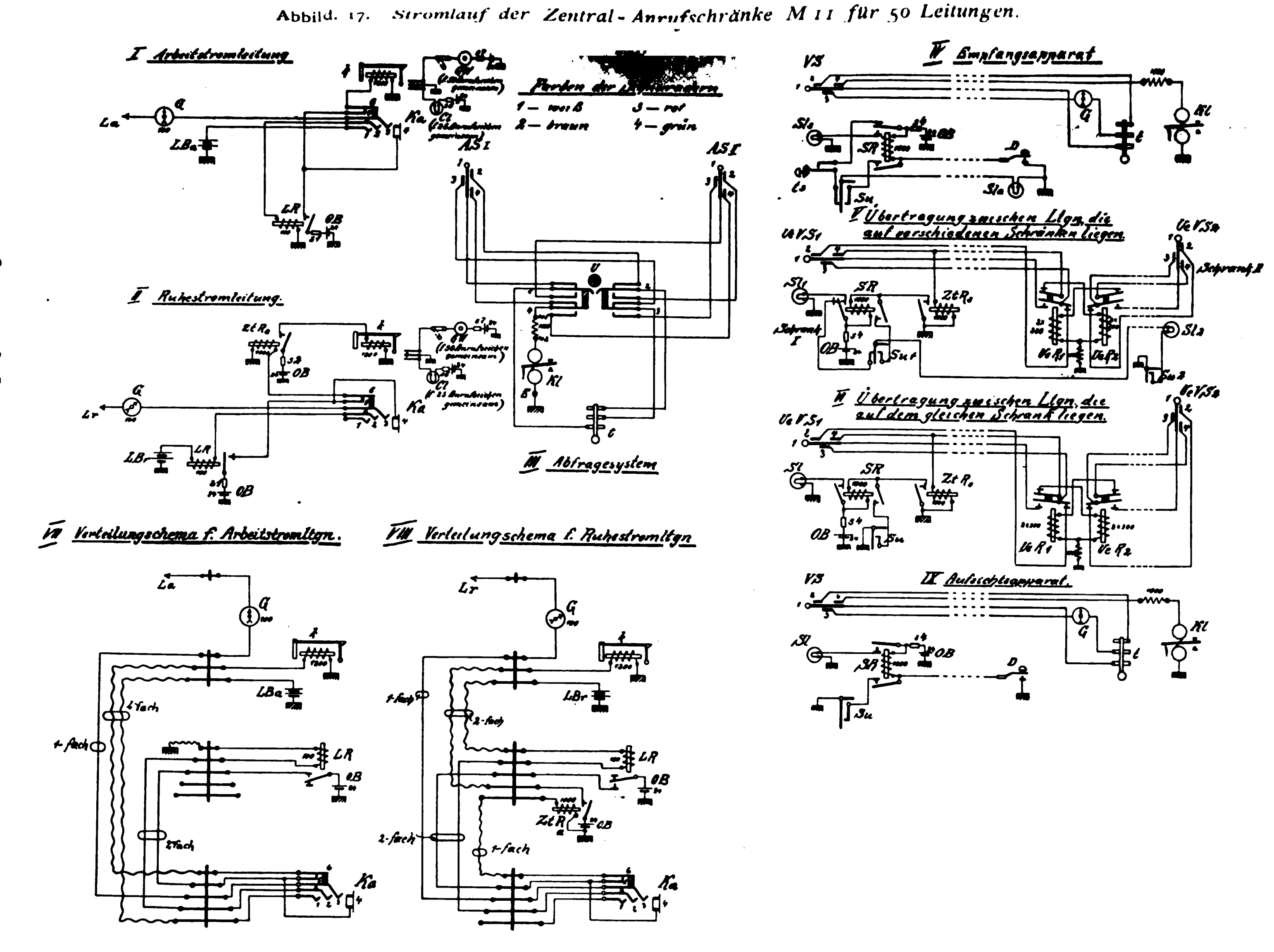
Abbild. 16.

Relais für eine Übertragung zwischen zwei Telegraphenleitungen.



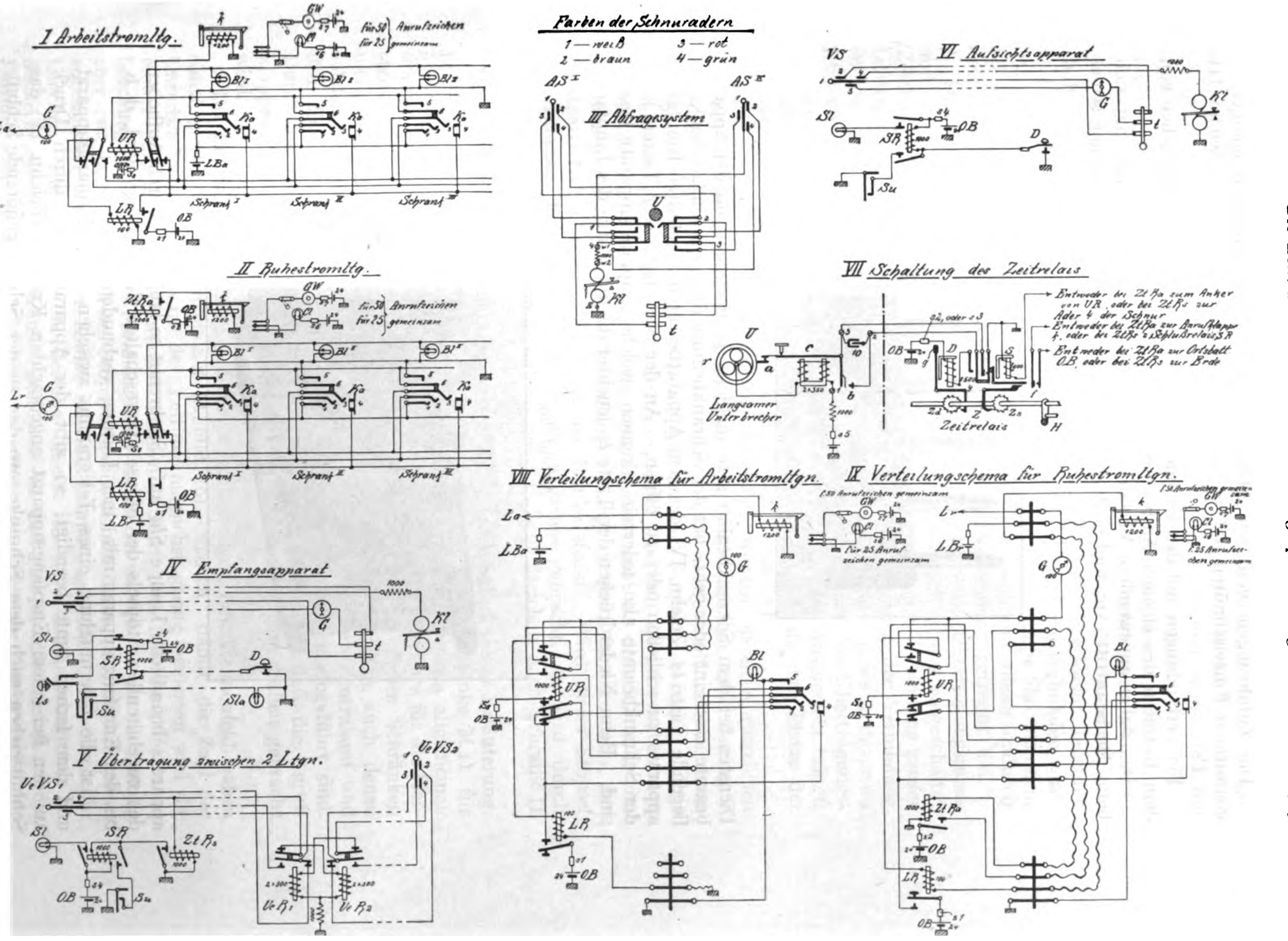
Anm.: Die Leitungen können entweder beide mit Arbeitstrom oder beide mit Ruhestrom, oder die eine mit Arbeitstrom und die andere mit Ruhestrom betrieben werden.
Die Einschaltung des Relais erfolgt nach Abbildung 17, Zeichnung VI.
Die Kontakte sind so einzustellen, daß R_2 beim Arbeiten etwas früher aufgehoben wird als R_1.

Ende entweder mit Erde (Arbeitstromleitung, Zeichn. I) oder mit der Linienbatterie (Ruhestromleitung, Zeichn. II) verbunden wird. Im Ortstromkreise des Linienrelais liegt bei ungestöpselter Klinke die Anrufklappe, die durch das Linienrelais entweder unmittelbar (Arbeitstromleitung) oder durch das als Zwischenglied eingeschaltete Zeitrelais *Zt Ra* (Ruhestromleitung) betätigt wird. Wird die Klinke gestöpselt, so wird der Ortstromkreis von der Klappe oder dem Zeitrelais auf den Empfangsapparat oder das Übertragungsrelais umgeschaltet. Jedes Leitungssystem kann beliebig für eine Arbeitstrom- oder Ruhestromleitung verwendet werden; es bedarf dazu nur der verschiedenartigen Führung der in Zeichn. VII und VIII gewellt gezeichneten Drähte.



Abbild. 17. Stromlauf der Zentral-Anrufschränke M 11 für 50 Leitungen.

Abbild. 18. *Stromlauf der Zentral-Anrufschränke M 11 für 50 Leitungen (mit Vielfachfeld).*



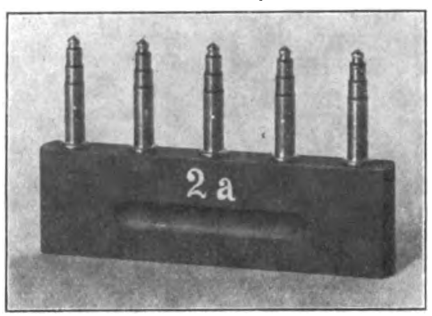
Die Zuführungen von den Abfrage- und Empfangsapparaten endigen in vieradrigen Einzelschnüren mit je einem vierteiligen Stöpsel *T* 11 (Zeichn. III und IV).

Bei Verbindungen mit den Empfangsapparaten wird das Schlußzeichen von dem Beamten des eigenen Amtes gegeben.

Das dabei angewendete Verfahren ist folgendes. Jeder Beamte hat sich beim Dienstantritt, vor und nach den Dienstpausen und bei Beendigung seines

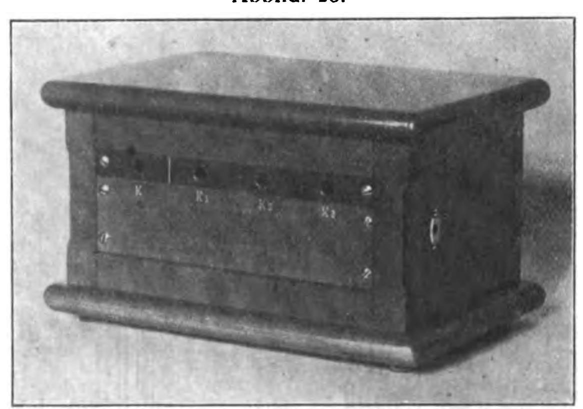


Abbild. 19.



Dienstes bei dem Schrankbeamten zu melden. Je nachdem, ob der Apparatbeamte erscheint oder geht, hat der Schrankbeamte die im Schlußzeichenkreise liegende Taste *ts* (Zeichn. IV) des dem Apparatbeamten zugeteilten Empfangsapparats zu schließen oder zu öffnen. An der Stellung dieser Tasten kann der Schrankbeamte also jederzeit erkennen, welche Empfangsapparate besetzt sind. Beim Niederdrücken der Taste *ts* leuchtet die am Platze des Empfangs-

Abbild. 20.



apparats befindliche Lampe *Sla* auf. Sie brennt so lange, bis durch Aufheben des zugehörenden Stöpsels der Stöpselsitzumschalter *Su* umgelegt wird, d. h. bis der Empfangsapparat mit einer Leitung verbunden wird.

Ist die Übermittlung eines Telegramms zwischen dem Empfangsapparat und dem fernen Amte beendigt, so gibt der Apparatbeamte durch Druck auf den bei jedem Empfangsapparat angebrachten Knopf *D* (Zeichn. IV) das Schlußzeichen nach dem Schranke, wo das zu der Schnur gehörende Schluß-

relais *SR* anspricht, so daß die Schlußlampe *Sls* aufleuchtet. Die Schlußlampe brennt auch nach dem Loslassen des Drucknopfes *D* weiter, da das Schlußrelais sich über seinen angezogenen zweiten Anker, den umgelegten Stöpselsitzumschalter *Su* und die Freimeldelampe *Sla* hält. Diese brennt aber infolge der zu geringen Stromstärke nicht. In dem Augenblicke, wo der Schrankbeamte den Stöpsel *Vs* nach Trennung der Verbindung in die Ruhelage zurückbringt, wird der Haltestromkreis des Relais *SR* durch Umlegen des Stöpselsitzumschalters *Su* unterbrochen. Während die Schlußlampe *Sls* erlischt, leuchtet die Freimeldelampe *Sla* auf, da sie unmittelbar mit Spannung verbunden wird. Der Aufsichtsbeamte kann also an dem Leuchten dieser Lampe *Sla* erkennen, daß sich der Apparatbeamte frei gemeldet hat, während dieser dadurch festzustellen vermag, ob der Schrankbeamte die Verbindung getrennt hat.

Die für die Verbindung zweier Leitungen bestimmten Übertragungsrelais sind in je ein aus vieradrigen Schnüren bestehendes Schnurpaar eingeschaltet (Zeichn. VI). Das Schlußzeichen wird bei einer derartigen Verbindung zweier Leitungen von dem Amte gegeben, das die Herstellung der Verbindung verlangt hat. Zu diesem Zwecke hat der Apparatbeamte dieses Amtes etwa 7 Sekunden lang Taste zu drücken, wodurch er das an das Übertragungsschnurpaar angeschaltete Zeitrelais *Zt Rs* (Zeichn. VI) zum Ansprechen bringt, das nun seinerseits die gleiche Rolle übernimmt wie die am Platze der Apparatbeamten befindlichen Druckknöpfe *D* (Zeichn. IV).

Sollen zwei Leitungen miteinander verbunden werden, deren Anrufzeichen auf zwei verschiedenen Schränken liegen, so wird eins der nach Zeichn. V geschalteten Schnurpaare verwendet, dessen eine Schnur sich an dem einen und dessen zweite Schnur sich an dem anderen Schranke befindet. Über die Nummer des zu verwendenden Schnurpaars haben sich die Schrankbeamten miteinander zu verständigen. Das Schlußzeichen geht an dem Schranke ein, von dessen Leitung aus die Verbindung verlangt worden ist, wo also der schildpattfarbene Stöpsel $Ue\,V\,S_1$ in der Klinke steckt. Wird dieser Stöpsel nach Eingang des Schlußzeichens in die Ruhelage gebracht, so wird durch Umlegen des Stöpselsitzumschalters *Su* das Schlußzeichen nach Schrank II weitergegeben.

Die Schaltung der Aufsichtsapparate (Zeichn. IX) bedarf keiner Erläuterung.

Mit der vorbeschriebenen Schaltung der Zentral-Anrufschränke M 11 für 50 Leitungen stimmt die der Schränke M 11 für 60 Leitungen im allgemeinen überein, nur fehlen den Schränken der letzten Art die Schnurpaare für die Herstellung der Leitungsverbindungen. Zeitrelais werden bei diesen Schränken nicht nur den Anrufklappen der Ruhestromleitungen, sondern auch denen solcher Arbeitstromleitungen vorgeschaltet, die zwischen dem Zentralamt und dem Endamte noch in eine oder mehrere Zwischenanstalten eingeführt sind. Durch die Vorschaltung des Zeitrelais soll verhütet werden, daß die Anrufklappe durch die Anrufe für die Zwischenanstalten zum Fallen gebracht wird.

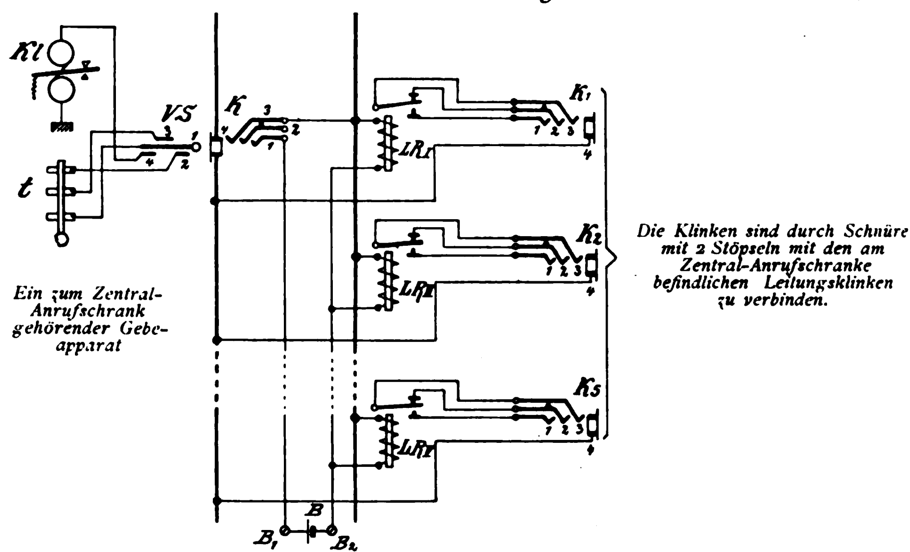
Die Zentral-Anrufschränke M 11 für 50 Leitungen mit Vielfachfeld haben einen etwas anderen Stromlauf (Abbild. 18) erhalten, damit die Zahl der Unterbrechungskontakte in der Leitung möglichst gering bemessen und die Kabel günstiger geführt werden können. Statt der Klinken mit Unterbrechungskontakten sind Parallelklinken verwendet worden, an die die Leitung aber erst beim Einführen des Stöpsels in eine Klinke durch ein Umschalterelais angeschaltet wird. Jeder Klinke ist eine Lampe zugeordnet, die durch ihr Leuchten anzeigt, daß die Leitung besetzt ist. Die Lampen beginnen zu flackern, wenn keine Klinke gestöpselt ist und eine andere Anstalt in der Leitung arbeitet, und sie leuchten dauernd, wenn in einer Klinke ein Stöpsel

steckt. Eine Verständigung der Beamten darüber, ob eine Leitung frei oder besetzt ist, ist mithin nicht erforderlich.

Zeichn. I und II der Abbild. 18 zeigen den Stromlauf einer Arbeitstrom- und einer Ruhestromleitung. Das Umschalterelais wird betätigt, sobald durch Stöpseln einer Klinke der Kontakt der Klinkenfedern 5 und 6 geschlossen wird. Die Schaltung der Abfrage-, Empfangs- und Aufsichtsapparate (Zeichn. III, IV und VI) weicht von der der Schränke für 50 und 60 Leitungen nicht ab. Ebenso stimmt die Schaltung der Übertragungschnurpaare (Zeichn. V) mit der an den Schränken für 50 Leitungen überein. Übertragungen für die Verbindungen von Leitungen, die auf verschiedenen Schränken liegen, sind aus naheliegenden Gründen nicht erforderlich. Die verschiedenartige Führung der Schaltdrähte für Arbeitstrom- und Ruhestromleitungen lassen die Zeichn. VIII und IX erkennen.

Abbild. 21.

Einrichtung zur gleichzeitigen Beförderung eines Telegramms in mehreren Leitungen.



Anm.: Als Batterie B ist ein gutes Trockenelement zu verwenden.

Was die Anzahl der jedem Schranke zugeteilten Stöpsel betrifft, so erhält der Schrank für 50 Leitungen 16 Stöpsel für Empfangsapparate, 2 für Aufsichtsapparate, 10 Verbindungschnurpaare und je 5 Einzelschnüre für Leitungsverbindungen von und nach einem zweiten Schranke. Bei dem 50-teiligen Schranke mit Vielfachfeld werden statt dieser letzten weitere 10 Schnurpaare eingebaut. Der Schrank für 60 Leitungen wird entweder für die Anschließung von 16, 24 oder 32 Empfangsapparaten und von 2 Aufsichtsapparaten eingerichtet.

Besondere Einrichtungen müssen bei einzelnen Ämtern für das Geben des Uhrenzeichens und des Kreistelegramms getroffen werden, wenn für diese Zwecke die Zahl der vorhandenen Apparate oder der im Dienste anwesenden Beamten nicht ausreicht.

Das Uhrenzeichen kann mit einem fünffachen Stöpsel (Abbild. 19) gleichzeitig in 5 Leitungen gegeben werden. Dieser Stöpsel besteht aus einem

Handgriff, auf den fünf einzelne Stöpsel nach Art der Stöpsel *T* II aufgesetzt werden können. Jeder Einzelstöpsel ist stets für die gleiche Leitung zu benutzen. Bei den Stöpseln für Arbeitstromleitungen ist Teil 1 mit Teil 3 verbunden, bei denen für Ruhestromleitungen (kenntlich an einem eingedrehten Ringe) sind die einzelnen Teile voneinander isoliert. Werden die Stöpsel in die Klinken eingeführt, so wird in die Arbeitstromleitungen Strom gesandt, während der Strom der Ruhestromleitungen unterbrochen wird.

Der in Abbild. 20 dargestellte Apparat ermöglicht die gleichzeitige Beförderung des Kreistelegramms in drei Leitungen. Die Schaltung ist aus Abbild. 21 ersichtlich. Die Verbindungen werden in der Weise ausgeführt, daß der Stöpsel irgend eines zum Zentral-Anrufschranke gehörenden Empfangsapparats in Klinke K eingeführt wird, und daß die Klinken K_1, K_2, K_3 durch Schnüre mit je 2 Stöpseln mit den Klinken des Zentral-Anrufschrankes der Leitungen verbunden werden, in die das Telegramm gleichzeitig befördert werden soll. Beim Geben werden durch die Taste des Gebeapparats die parallel geschalteten Linienrelais LR_I, LR_{II}, LR_{III} betätigt, die ihrerseits die Zeichen in jede Leitung weitergeben. Die Vergleichung muß von den Ämtern der einzelnen Leitungen nacheinander gegeben werden. Zweckmäßig fordert der gebende Beamte durch »Leitung 1«, »Leitung 2« usw. die Ämter jeder Leitung zum Geben der Vergleichung auf.

Damit keine Verzögerungen in der Weitergabe des Telegramms durch die empfangenden Anstalten entstehen, empfiehlt es sich, das Kreistelegramm höchstens in 5 Leitungen gleichzeitig zu befördern und dabei möglichst nur Leitungen mit einer oder mit höchstens zwei empfangenden Anstalten auszuwählen.

Als Ortsbatterie für die Zentralisierungseinrichtungen hat bis jetzt überall die Zentralbatterie des Fernsprechamts am Orte benutzt werden können.

Für die Herstellung der Innenverbindungen der Zentral-Anrufschränke ist *LB*-Draht verwendet worden, während für die Verbindungen zwischen den Schränken, Gestellen und einzelnen Apparaten versuchsweise *LBS*-Kabel benutzt worden sind. Die 0,8 mm starken, verzinnten Kupferleiter dieser Drähte und Kabel sind mit Lack überzogen, darauf bei den *LB*-Drähten mit Baumwolle umklöppelt und gewachst, bei den *LBS*-Kabeln dagegen mit je einer Lage Seide und Baumwolle umsponnen. Die *LBS*-Kabel werden dann im allgemeinen nach den Vorschriften für die Herstellung der Baumwoll-Seidenkabel mit geschlossenem Bleimantel hergestellt. Ebenso stimmt die Behandlung der *LBS*-Kabel bei der Auslegung mit der der vorgenannten Kabel überein.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie (A. D. A.) liegt nunmehr in der 1901 begonnenen Oktavausgabe vollständig vor. Aus diesem Anlasse werden nachstehende Angaben von Interesse sein.*)

Die letzte Quartausgabe ist innerhalb 10 Jahre (1890 bis 1899), die erste Oktavausgabe im Laufe von 12 Jahren (1901 bis 1912) erschienen; von der ersten sind aber in dieser Zeit 2 Teile (Abschnitt I und V, 4), von der letzten

*) Siehe auch Archiv 1908, S. 617 ff.



5 Teile (Abschnitt V, 1, V, 3, V, 4, V, 6 und VII) wieder neu herausgekommen.

Die vollständige A. D. A. in Quartform hatten Angehörige der Verwaltung für 19 ℳ 65 Pf., mit der Dienstanweisung für das Fernsprechwesen für 19 ℳ 86 Pf. von der Reichsdruckerei in losen Bogen beim Erscheinen beziehen können; dabei war der Bogen mit 5 Pf., seit dem Erscheinen des Abschnitts V, Abt. 5, mit 3 Pf. berechnet worden. Die jetzt gültigen 21 Kalikobände der Oktavausgabe kosten 18 ℳ 30 Pf. Bei der Preisvergleichung ist zu berücksichtigen, daß seit 1904 die Berichtigungsbogen nicht mehr dem Amtsblatte des Reichs-Postamts beigelegt werden, sondern vom Deckerschen Verlage besonders zu beziehen sind.

Das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee wird die Allgemeine Landes-Ausstellung, die im Jahre 1914 in Daressalam anläßlich der Einweihung der Zentralbahn stattfindet, im größeren Umfange beschicken. Vorläufig ist folgendes Programm aufgestellt:

1. Darstellung der Bedeutung einer Rohstoffversorgung des Mutterlandes aus den eigenen Kolonien: Rohstoffe und Erzeugnisse, ihre Verarbeitung, statistisches und graphisches Material. Als Denkschrift wird die Broschüre »Unsere Kolonialwirtschaft in ihrer Bedeutung für Industrie, Handel und Landwirtschaft« in neuer Bearbeitung dargeboten werden;
2. Vorführung (im Betriebe) von technischen Hilfsmitteln der heimischen Industrie für den kolonialen Wirtschaftsbetrieb: Erntebereitungsmaschinen, Motorpflüge, Rohölmotoren usw., ferner Modelle neuzeitlicher Verkehrs- und Beförderungsmittel;
3. Darstellung der Ergebnisse der wassertechnischen und wirtschaftlichen Erkundungen des Komitees durch Karten, Pläne, Literatur usw.

Das Komitee verfolgt auch bei dieser Veranstaltung den Zweck, im Interesse der Rohstoffversorgung Deutschlands und des Absatzes deutscher Industrieerzeugnisse an der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung unserer Kolonien mitzuwirken.

Brand im Londoner Haupt-Telegraphenamte. Sonnabend, den 24. August, abends gegen 7 Uhr brach im Londoner Haupt-Telegraphenamt ein Feuer aus, das den Telegraphenbetrieb empfindlich störte. Zeitungsnachrichten zufolge war in der Batteriezuführung zum Klinkenumschalter eines Apparatsaals Kurzschluß entstanden, wodurch die Kabel, der Fußboden und der Klinkenumschalter in Brand gerieten. Es erwies sich als nötig, einige Zeit den Licht- und Kraftstrom abzuschalten, was zur Folge hatte, daß der Betrieb in allen Apparatsälen eingestellt werden mußte. Nach einer Stunde war der Brand gelöscht. Obwohl der Umschalter und die herangeführten Kabel schwer beschädigt worden waren, konnte der Telegraphenbetrieb mit dem Festlande bereits um 9 Uhr 30 Min. abends wieder aufgenommen werden. Bedeutend länger waren die von London nach anderen

englischen Orten führenden telegraphischen Verbindungen gestört, die erst nach und nach wieder hergestellt werden konnten; sie waren erst am Montag im vollen Umfange wieder betriebsfähig.

Als ein glücklicher Umstand ist es anzusehen, daß der Brand gerade am Wochenschlusse zum Ausbruche kam. Da der Verkehr zu dieser Zeit bedeutend abnimmt, ist die Unterbrechung der telegraphischen Verbindungen weniger stark in Erscheinung getreten. Während der Dauer der Störungen hat man, wo es angängig war, Fernsprechleitungen zur Übermittlung der Telegramme benutzt.

LITERATUR.

Die deutsche Post in der Türkei, in China und in Marokko unter besonderer Berücksichtigung der anderen fremden Postanstalten in diesen Ländern. Von Dr. jur. et rer. pol. Max Andersch, Postinspektor in Berlin. 183 Seiten mit 3 Karten. R. v. Deckers Verlag, G. Schenck, Königlicher Hofbuchhändler. Preis 4 *M*.

Im ersten Teile des Buches wird nach einer eingehenden Darlegung des Begriffs der Posthoheit die Unterhaltung von Postanstalten auf fremdem Staatsgebiete mit Rücksicht auf das Völkerrecht betrachtet. Die Untersuchung der Frage, inwieweit die Unterhaltung von Postanstalten auf fremdem Staatsgebiete mit den Grundsätzen des Völkerrechts vereinbar ist, führt den Verfasser zu einer Unterscheidung zwischen den Staaten, die der Völkerrechtsgemeinschaft angehören, und denen, die dieser Gemeinschaft noch fernstehen. Die Unterhaltung fremder Postanstalten im Gebiete der ersterwähnten Staaten ohne deren Einverständnis würde einen Eingriff in das Posthoheitsrecht bedeuten und völkerrechtlich nicht zulässig sein. Wo tatsächlich fremde Posteinrichtungen in Kulturstaaten bestehen, beruhen sie auf Verträgen zwischen den beteiligten Ländern. In den der Völkerrechtsgemeinschaft nicht angehörenden Staaten greifen die Kulturstaaten in Wahrnehmung der Interessen ihrer Angehörigen zu dem Mittel der Selbsthilfe und richten eigene Postanstalten ein. Dadurch wird ein Hoheitsrecht des fremden Staates nicht verletzt, da er ja die Posthoheit in seinem Gebiete nicht ausübt. Völkerrechtlich läßt sich daher gegen die Unterhaltung von Postanstalten in solchen Ländern nichts einwenden. Erst wenn der Staat die Ausübung des Posthoheitsrechts für sich in Anspruch nimmt, und nachdem er leistungsfähige und vertrauenswürdige Posteinrichtungen geschaffen hat, die das Bestehen fremder Postanstalten in seinem Gebiet entbehrlich erscheinen lassen, kann er die Berechtigung zum ausschließlichen Betriebe des Postdienstes in seinem eigenen Lande mit Recht in Anspruch nehmen. Der Verfasser belegt diese Ergebnisse seiner Untersuchung mit zahlreichen Beispielen, die zum Teil der jüngsten Vergangenheit entnommen sind (Norddeutscher Bund, Wituland, Zansibar, Samoa, Japan, Ägypten).

Nach den allgemeinen, 40 Seiten umfassenden Ausführungen des ersten Teiles folgt im zweiten Teile des Buches die Darlegung der rechtlichen Grundlagen für das Bestehen der fremden Postanstalten in der Türkei, in China und in Marokko. Für jedes der drei Gebiete gibt der Verfasser eine eingehende Schilderung der geschichtlichen Entwicklung der nichtdeutschen

und der deutschen Postanstalten sowie des Standpunktes und der Haltung, die die drei Länder den fremden Postanstalten gegenüber einnehmen. Er erörtert ferner die Existenzberechtigung der fremden Postanstalten in diesen Ländern, die nach seiner Ansicht gegenwärtig und für die nächste Zukunft anerkannt werden muß.

Der dritte Teil des Buches behandelt die Organisation der deutschen Postanstalten in der Türkei, in China und in Marokko. Der Verfasser erörtert die Ressortverhältnisse unserer Postanstalten im Auslande, die Anwendung des deutschen Postrechts, ihre Stellung zum Weltpostvereine, ihre völkerrechtliche Stellung und ihren Wirkungskreis, ferner die staats- und völkerrechtliche Stellung des Personals.

Ein ausführliches Literaturverzeichnis bildet den Schluß des Werkes.

Als Anlagen sind ihm beigegeben:

1. eine Übersicht über die Postanstalten, die von fremden Staaten in der Türkei, in China und in Marokko unterhalten werden,

2. eine Übersicht über den Verkehr bei den deutschen Postanstalten in den drei Ländern und

3. je eine Kartenskizze, aus der die Lage der deutschen Postanstalten in der Türkei, in China und Marokko hervorgeht.

Das Buch zeugt von großem Fleiße. Der Stoff ist gründlich und mit Verständnis durchgearbeitet.

Das lehrreiche Werk verdient nicht nur in Fachkreisen, sondern auch in der weiteren Öffentlichkeit beste Aufnahme.

Berechnung von Wechselstrom-Fernleitungen. Von Dr. C. Breitfeld. 89 S. Preis geheftet 4 ℳ, gebunden 4 ℳ 60 Pf. Braunschweig, Friedr. Vieweg und Sohn. 1912.

Das vorliegende 17. Bändchen des unter dem Namen »Elektrotechnik in Einzeldarstellungen« von Dr. Gustav Benischke herausgegebenen wertvollen Sammelwerkes entwickelt die partiellen Differenzialgleichungen, die den Rechnungen an Fernleitungen zugrunde liegen, und bringt ihre Lösung in symbolischer Form nach Rößler. Es werden die Größen des Leerlauf- und Kurzschlußwiderstandes der Leitung, die wirksamen Kabeldaten und der maximale Wirkungsgrad der Leitung sowie die für den Ingenieur wichtigste Aufgabe der Fernleitungsberechnung, das ist die Wahl des Kabels für einen bestimmten Zweck, behandelt. Der symbolischen Methode ist schließlich auch die reelle Form der Lösung und der von der gleichmäßig verteilten Gesamtkapazität ausgehenden Berechnung eine Annäherungsmethode gegenübergestellt, die darauf beruht, daß die gleichförmig verteilte Kapazität durch zwei an den Endpunkten der Linie befindliche ideale Kapazitätshälften ohne Energieverbrauch ersetzt zu denken ist. Auch diese angenäherte Berechnung liefert gut brauchbare Ergebnisse.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 20. BERLIN, OKTOBER. **1912.**

Die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nach der Reichsversicherungsordnung.

Von Ober-Postsekretär Löhrke in Berlin.

Am 1. Januar 1912 ist die R. V. O.*) vom 19. Juli 1911 (Reichs-Gesetzbl. S. 509) hinsichtlich des Vierten Buches »Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung« in Kraft getreten (Einführungsgesetz Art. 2, Reichs-Gesetzbl. 1911 S. 839); sie gilt jetzt an Stelle der Vorschriften des I. V. G. vom 13. Juli 1899 (vgl. Archiv 1904, S. 687), die dadurch in verschiedenen Punkten geändert worden sind. Neu eingeführt ist neben der bisherigen Versicherung gegen Invalidität und Alter die »Hinterbliebenenversicherung«, deren Leistungen in Witwen-, Witwer- und Waisenrente, Waisengeld und Waisenaussteuer bestehen.

I. Versicherungspflicht.

Betriebsbeamte und Werkmeister, die nach dem I. V. G. allgemein der Versicherungspflicht unterlagen, sind jetzt nur dann versicherungspflichtig, wenn die Beschäftigung ihren Hauptberuf bildet. Durch diese Vorschrift soll die Anwendung des Gesetzes im weiteren Umfange, als es vermöge der Bestimmungen des Bundesrats über vorübergehende Dienstleistungen geschehen könnte, für solche Betriebsbeamte usw. ausgeschlossen werden, die ihre Stellung nur nebenamtlich versehen (Anlt. Ziffer 44).

Wonach sich der Hauptberuf bestimmt, haben wir bereits früher ausgeführt (Archiv 1904 S. 688/689, vgl. auch Anlt. Ziffer 44). Ständige Dienstbereitschaft,

*) Abkürzungen: R.V. O. = Reichsversicherungsordnung, I.V. G. = Invalidenversicherungsgesetz, Anlt. = Anleitung über den Kreis der nach der R.V. O. gegen Invalidität und Krankheit versicherten Personen. Die ohne weiteren Zusatz angegebenen Paragraphen beziehen sich auf die R.V. O.

die auch für die Pausen Unfreiheit mit sich bringt, steht der wirklichen Arbeit gleich (Anlt. Ziffer 9).

Die Versicherungspflicht für die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ergibt sich, soweit nicht Beamte in Frage kommen, deren Anwartschaft auf Ruhegeld usw. gewährleistet ist, aus den Vorschriften des § 1226. Danach sind vom vollendeten 16. Lebensjahr an versichert

1. Arbeiter, Gehilfen, Gesellen, Lehrlinge, Dienstboten,
2. Betriebsbeamte, Werkmeister und andere Angestellte in ähnlich gehobener Stellung, sämtlich, wenn diese Beschäftigung ihren Hauptberuf bildet und ihr regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst nicht 2000 ℳ an Entgelt übersteigt.

Zum Entgelt im Sinne der R. V. O. gehören neben Gehalt oder Lohn auch Gewinnanteile, Sach- und andere Bezüge, die der Versicherte, wenn auch nur gewohnheitsmäßig, statt des Gehalts oder Lohnes oder neben ihm von dem Arbeitgeber oder einem Dritten erhält. Es kommt also nicht darauf an, worin die Leistung besteht, sofern sie nur Vermögenswert besitzt.

Die R. V. O. hat die Sonderstellung der Techniker beseitigt. Da sie in § 1226 nicht als besondere Klasse der Versicherungspflichtigen erwähnt werden, unterliegen sie den allgemeinen Grundsätzen. Sie sind versicherungspflichtig, wenn sie vermöge ihrer Tätigkeit unter eine der Gruppen unter 2. fallen und nicht aus besonderen Gründen versicherungsfrei sind (Anlt. Ziffer 45).

Der Kreis der versicherungspflichtigen Personen ist sonst im allgemeinen unverändert geblieben, es sind jedoch für die Befreiung der Beamten von der Versicherungspflicht wesentliche Neuerungen eingetreten.

Nach § 5 Abs. 1 des I. V. G. waren versicherungsfrei Beamte des Reichs, der Bundesstaaten usw., solange sie lediglich zur Ausbildung für ihren zukünftigen Beruf beschäftigt wurden, oder sofern ihnen eine Anwartschaft auf Pension im Mindestbetrage der Invalidenrente (116 ℳ) gewährleistet war. Die Ausnahme bezüglich der in der Ausbildung befindlichen Beamten ist unverändert in § 1235 übergegangen. Nach § 1234 wird aber nicht mehr allgemein die Beamteneigenschaft als eine Voraussetzung für die Befreiung von der Versicherungspflicht gefordert, sondern es sind versicherungsfrei die in Betrieben oder im Dienste des Reichs, eines Bundesstaats, eines Gemeindeverbandes, einer Gemeinde oder eines Versicherungsträgers überhaupt Beschäftigten. Voraussetzung ist aber, daß ihnen neben der Anwartschaft auf Ruhegeld im Mindestbetrage der Invalidenrente nach den Sätzen der ersten Lohnklasse auch die Anwartschaft auf Hinterbliebenenfürsorge, und zwar auf Witwenrente nach den Sätzen der ersten Lohnklasse (d. s. 69 ℳ 80 Pf. jährlich) sowie auf Waisenrente in beliebiger Höhe gewährleistet ist.

Was die Versicherung der Post- und Telegraphengehilfinnen betrifft, so muß angenommen werden, daß sie nach der Absicht des § 1234 von der Versicherungspflicht befreit sind. Um aber die hinsichtlich der Auslegung des § 1234 geltend gemachten Zweifel völlig zu beseitigen, hat das Reichs-Postamt die Allgem. Dienstanweisung für Post und Telegraphie in Abschn. X, 2 § 134 dahin ergänzt, daß den Hinterbliebenen der im Dienste oder als Ruhegehaltsempfänger verstorbenen Post- und Telegraphengehilfinnen Renten nach § 1234, 1259 bis 1267 der R.V.O., und zwar nach den Sätzen der ersten Lohnklasse, gezahlt werden, wenn bei der Beamtin die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen, unter denen den Hinterbliebenen der männlichen Beamten Versorgung zu gewähren ist. Ausgeschlossen bleiben danach Waisen, die nach dem Zeitpunkte der Pensionierung geboren sind, falls sie



nicht einer vor der Pensionierung geschlossenen Ehe der Verstorbenen entstammen.

Die ständigen Vertreter von Postagenten waren bis zum Jahre 1906 nicht versicherungspflichtig. Erst seitdem sie dienstlich durch Handschlag zur Amtsverschwiegenheit verpflichtet werden, unterliegen sie der Versicherungspflicht, falls die erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind (vgl. Archiv 1908 S. 230). Ähnliche Verhältnisse wie bei den ständigen Vertretern der Postagenten bestehen auch bei anderen im Post- und Telegraphendienste beschäftigten Personen, die von Mittelspersonen angenommen und gelohnt werden, z. B. bei den von Postagenten zum Bestelldienste herangezogenen Personen. In solchen Fällen liegt stets dann ein mittelbares Beschäftigungsverhältnis vor, wenn die Postverwaltung von vornherein auf die Mitwirkung solcher Personen, gleichviel ob dies Familienangehörige oder fremde Personen sind, rechnen mußte (Anlt. Ziffer 14).

Im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sind nunmehr der Versicherungspflicht unterworfen

1. aus der Klasse der Beamten
   a) die Postagenten,
   b) die Posthilfsboten, wenn ihre Beschäftigung nicht lediglich eine vorübergehende ist (s. später);
2. aus der Klasse der nicht im Beamtenverhältnisse stehenden Personen
   a) die Architekten, Bauzeichner und Bauschreiber, die gegen unmittelbare Bezahlung aus der Reichskasse beschäftigt werden,
   b) die ständigen Vertreter von Postagenten,

      (Die unter 1 a und 2 a und b bezeichneten Personen sind jedoch nur dann versicherungspflichtig, wenn ihre gesamte Tätigkeit als Angestellte im Post- und Telegraphendienst und bei anderen Verwaltungen usw. ihren Hauptberuf bildet und ihr regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst, den sie von allen Arbeitgebern beziehen, 2000 ℳ an Entgelt nicht übersteigt.)
   c) die Gehilfinnen bei Postämtern III,
   d) die Markenverkäufer und Markenverkäuferinnen,
   e) die Lohnschreiber,
   f) die jugendlichen Telegrammbesteller und Saalboten,
   g) die Aushelfer und Aushelferinnen,
   h) die Bauaufseher und Bauwächter, die gegen unmittelbare Bezahlung aus der Reichskasse beschäftigt werden,
   i) die unmittelbar aus der Reichskasse bezahlten Kehr-, Scheuer- und Aufwartefrauen,
   k) die Handwerker der reichseigenen Posthaltereien und die Telegraphenhandwerker,
   l) die Telegraphenarbeiter, Arbeiter der Stangen-Zubereitungsanstalten und Bauarbeiter, denen der Lohn unmittelbar aus der Reichskasse gezahlt wird;

      (Die unter c bis l bezeichneten Personen sind jedoch nur versicherungspflichtig, soweit nicht die später angegebenen Befreiungsgründe vorliegen.)
3. von den im Post- und Telegraphenbetriebe beschäftigten Personen, die nicht von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung unmittelbar, sondern von einer Mittelsperson angenommen und gelohnt werden, u. a.
   a) Personen, die von den Postagenten zum Bestelldienste, zu Bahnhofsgängen usw. herangezogen werden,

b) Scheuer- und Aufwartefrauen, die aus Pauschvergütungen der Vorsteher von Verkehrsämtern oder anderer Beamten bezahlt werden,

c) Hilfskräfte der für unmittelbare Rechnung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung angenommenen Scheuer- und Aufwartefrauen, wenn die Verwaltung auf die Heranziehung der Hilfskräfte rechnen mußte.

Abgesehen von den Personen, die nach den bisherigen Ausführungen gemäß § 1234 und 1235 versicherungsfrei sind, kommen außerdem für die Befreiung kraft Gesetzes teils Personen in Frage, die bereits nach dem I.V. G. befreit waren, teils aber auch Personen, die erst nach neuem Rechte befreit sind. Wir geben deshalb im Zusammenhang eine Übersicht der ohne weiteres befreiten Personen; es sind

1. Personen des Soldatenstandes, die eine an sich versicherungspflichtige Tätigkeit im Dienste oder während der Vorbereitung zu einer bürgerlichen Beschäftigung ausüben, auf die § 1234 (Versicherungsfreiheit für Beschäftigte in Betrieben des Reichs usw.) anzuwenden ist (§ 1235 Abs. 2),
2. Personen, die eine reichsgesetzliche Invaliden- oder Hinterbliebenenrente beziehen oder invalide sind (§ 1236). Als invalide gilt, wer nicht mehr imstande ist, durch eine Tätigkeit, die seinen Kräften und Fähigkeiten entspricht und ihm unter billiger Berücksichtigung seiner Ausbildung und seines bisherigen Berufs (bei Witwen ihrer bisherigen Lebensstellung) zugemutet werden kann, ein Drittel dessen zu erwerben, was körperlich und geistig gesunde Personen der gleichen Art mit ähnlicher Ausbildung in der Gegend durch Arbeit zu verdienen pflegen (§ 1255 und 1258),
3. Personen, die zwar nicht dauernd invalide sind, aber während 26 Wochen ununterbrochen invalide gewesen sind, oder die nach Wegfall des Krankengeldes, das u. U. schon nach 13 Wochen aufhören kann, invalide sind (§ 1255 und 1258),
4. Personen, denen für ihre Beschäftigung nur freier Unterhalt gewährt wird (§ 1227),
5. Personen, die vorübergehende Dienstleistungen verrichten (§ 1232).

Die auf Grund des § 4 Abs. 1 des I. V. G. getroffenen Bestimmungen des Bundesrats (Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 27. Dezember 1899), betreffend die Befreiung vorübergehender Dienstleistungen von der Versicherungspflicht, bleiben auch nach der R. V. O. unverändert in Kraft (Anlt. Ziffer 30).

Auf Antrag wird von der Versicherungspflicht befreit

a) wem Ruhegeld, Wartegeld oder ähnliche Bezüge im Mindestbetrage der Invalidenrente nach den Sätzen der ersten Lohnklasse bewilligt sind und daneben Anwartschaft auf Hinterbliebenenfürsorge (§ 1234) gewährleistet ist (§ 1237),

b) Versicherungspflichtige, die während oder nach der Zeit eines Hochschulunterrichts zur Ausbildung für ihren künftigen Beruf oder in einer Stellung beschäftigt werden, die den Übergang zu einer der Hochschulbildung entsprechenden versicherungsfreien Beschäftigung bildet (§ 1238),

c) wer im Laufe eines Kalenderjahrs Lohnarbeit nur in bestimmten Jahreszeiten für nicht mehr als 12 Wochen oder überhaupt für nicht mehr als 50 Tage übernimmt, im übrigen aber seinen Unterhalt selbständig erwirbt oder ohne Entgelt tätig ist, solange für ihn nicht einhundert anrechnungsfähige Wochenbeiträge entrichtet worden sind (§ 1239).

Über den Befreiungsantrag entscheidet das für den Wohnsitz des Antragstellers zuständige Versicherungsamt (Beschlußausschuß). Auf Beschwerde entscheidet das Oberversicherungsamt endgültig (§ 1240). Personen, die gemäß § 6 Abs. 1 und § 7 des I. V. G. auf ihren Antrag befreit waren, unterliegen wieder der Versicherungspflicht, solange sie nicht nach der R. V. O. von neuem befreit sind (Einführungsgesetz Art. 73).

Empfänger von Unfallrenten oder Personen, die das 70. Lebensjahr vollendet haben, können, im Gegensatze zu früher, ihre Befreiung nicht mehr beantragen, wenn im übrigen die Voraussetzungen für ihre Versicherungspflicht gegeben sind.

Im Anschluß an die vorstehenden Ausführungen über die Versicherungspflicht mögen noch folgende, in den letzten Jahren vom Reichsversicherungsamt aufgestellte Grundsätze Platz finden.

Hinsichtlich der ständigen Vertreter der Postagenten ist bemerkenswert ein Beschluß des Reichsversicherungsamts vom 21. November 1908. Der Sachverhalt ist folgender.

Der Gastwirt H. hat sich bei der Erledigung der ihm übertragenen Postagenturgeschäfte, die sich auf täglich 8 Stunden verteilen, bei einer Verrichtung ohne Unterbrechung aber nur 5 Stunden in Anspruch nehmen würden, der Hilfe seiner Ehefrau und seines Sohnes bedient. Die Postverwaltung hat dies genehmigt. Die Mitwirkung der Vertreter bei den Postagenturgeschäften hat in der Weise stattgefunden, daß sich die Ehefrau H. etwa im ganzen 4 Stunden und der Sohn etwa 2 Stunden täglich im allgemeinen zum Dienste haben bereithalten müssen, während der Gastwirt H. selbst nur 1 Stunde täglich bei der Erledigung der Agenturgeschäfte tätig gewesen ist. Als Vergütung für die Besorgung der gesamten Geschäfte erhält H. von der Postverwaltung jährlich 851 *M*, wovon 145 *M* als Entschädigung für Miete und Dienstaufwandkosten abzuziehen sind. Das sonstige Einkommen des H. ist auf 1005 *M* jährlich zu schätzen. Die Versicherungspflicht der Vertreter ist verneint worden, weil beide Personen, abgesehen von ihrer postdienstlichen Beschäftigung, in der ziemlich umfangreichen Haus-, Land- und Gastwirtschaft je 12 Stunden täglich tätig sind. Bei voller Würdigung der dem Entgelt aus der Postagenturverwaltung für das Gesamteinkommen des gemeinschaftlichen Hausstandes innewohnenden Bedeutung konnte die Beschäftigung im Postdienste nicht als für die Lebensstellung maßgebend und somit nicht als Hauptberuf angesehen werden.

Für die Versicherungspflicht der Postaushelfer bringt ein Beschluß des Reichsversicherungsamts vom 12. September 1908 wichtige Auslegungen über die in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 27. Dezember 1899 enthaltenen Begriffe »gelegentliche Aushilfe« und »nebenher« verrichtete Tätigkeit. Dem Beschluß entnehmen wir folgendes.

»Aushelfer G. betreibt selbständig das Sattlerhandwerk und erzielt daraus eine jährliche Einnahme von 450 *M*, während er aus einem Hausgrundstück eine weitere Einnahme von jährlich 75 *M* hat. Er war als Vertreter erkrankter oder beurlaubter Unterbeamten im Jahre 1906 in der Zeit vom 5. bis 25. Juni (= 21 Tage) gegen ein Tagegeld von 1 *M* 80 Pf. und im Jahre 1907 in der Zeit vom 3. bis 26. Juli (= 24 Tage) und vom 6. bis 30. November (= 25 Tage), zusammen also an 49 Tagen gegen 2 *M* Tagegeld tätig. Als Sonntagsaushelfer fand er im Jahre 1906 an 34 Sonntagen und im Jahre 1907 an etwa 45 Sonntagen gegen eine Entschädigung zunächst von 1 *M* 20 Pf. (bis 15. September 1906), später von 1 *M* 50 Pf. Verwendung. Für die Zeit, in der er als Vertreter von Unterbeamten in zusammenhängenden Zeiträumen beschäftigt war, sind Beiträge zur Invalidenversicherung geleistet worden. Ob auch seine Tätigkeit als Sonntagsaushelfer versicherungspflichtig war, ist nach dem Bundesratsbeschlusse

vom 27. Dezember 1899, betreffend die Befreiung vorübergehender Dienstleistungen gemäß § 4 Abs. 1 I. V. G., zu beurteilen.*) Zunächst ist davon auszugehen, daß G. nicht zu den Personen gehört, die berufsmäßig Lohnarbeit verrichten (Ziffer 1 des Bundesratsbeschlusses). Denn wer berufsmäßig Lohnarbeit verrichtet, muß damit seinen Lebensunterhalt überwiegend oder doch in solchem Umfang erwerben, daß seine wirtschaftliche Stellung zu einem erheblichen Teil auf der Lohnarbeit beruht. G. hat aber außer für die Postagentur in B. Lohnarbeit nicht verrichtet, und wenn seine postdienstliche Tätigkeit sich im Jahre 1907 im ganzen auch auf 94 Tage erstreckt hat, so beruhte doch das Schwergewicht seines wirtschaftlichen Lebens in diesem Jahre, wie vorher, in seiner Stellung als Handwerker und Hausbesitzer und in den Einnahmen, die er daraus hatte. Die Bestimmung der Ziffer 1 a des Bundesratsbeschlusses kann auf die hier streitigen Beschäftigungszeiten keine Anwendung finden; denn sie trifft nur die mehr vereinzelten Fälle der Verrichtung von Lohnarbeit, auf deren Wiederholung aus Gründen, die in der Person des Arbeitenden oder in den äußeren Umständen liegen, nicht gerechnet werden kann. G. ist aber im Jahre 1906 an 34 und im Jahre 1907 an etwa 45 Sonntagen als Sonntagsaushelfer herangezogen worden. Seine Heranziehung fand also mit einer gewissen Regelmäßigkeit statt und entsprang offenbar einem dauernden Bedürfnisse des Postbetriebs, so daß sie nicht mehr als eine »gelegentliche« angesehen werden kann. Dabei ist es unerheblich, ob G. zu dem Aushilfedienst im ganzen oder jedesmal besonders verpflichtet worden ist, da es lediglich auf die tatsächlichen Umstände ankommt.

Was die Voraussetzungen der Ziffer 1 b des Bundesratsbeschlusses anlangt, so müssen die streitigen Dienstleistungen des G. bei der Prüfung der Frage, ob sie nur »nebenher« verrichtet worden sind, nicht für sich, sondern im Zusammenhange mit seiner der nämlichen Arbeitgeberin geleisteten, wenn auch nicht streitigen Vertretungstätigkeit betrachtet und gewertet werden. Während G. im Jahre 1906 an 21 Tagen als Stellvertreter beurlaubter Unterbeamten und an 34 Sonntagen als Aushelfer beschäftigt war und dafür insgesamt 81 ℳ 60 Pf. als Arbeitslohn erhielt, umfaßt seine Aushelfertätigkeit im Jahre 1907 49 Tage und etwa 45 Sonntage, für die sein Arbeitsverdienst 165 ℳ 50 Pf. betrug. Die Dienstleistungen des G. können danach wohl noch für das Jahr 1906 als »nebenher« geleistet angesehen werden, für das Jahr 1907 bei der Dauer der Tätigkeit (zusammen 94 Tage) und dem hierfür erzielten Verdienst im Vergleich zu seiner sonstigen Tätigkeit und seinen sonstigen Einnahmen jedoch nicht, da die vermehrte Beschäftigung im Postdienst im Jahre 1907 eine Verschiebung in seinem Einkommen als Sattler insofern zur Folge haben mußte, als sie ihn hinderte, in seinem Hauptberufe so viel wie früher tätig zu sein und zu verdienen. Da somit das Vorliegen einer der Voraussetzungen der Ziffer 1 b des Bundesratsbeschlusses, die nebeneinander vorhanden sein müssen, um die Befreiung von der Versicherungspflicht zu begründen, verneint werden muß, so ist die Tätigkeit des G. als Sonntagsaushelfer vom 1. Januar 1907 an als versicherungspflichtig anzusehen.

Es bleibt nun noch zu erörtern, ob die Tätigkeit des G. als Sonntagsaushelfer im Jahre 1906 gegen ein geringfügiges Entgelt geleistet ist, das für die Dauer der Beschäftigung zum Lebensunterhalte nicht ausreichte und zu den für diese Zeit zu zahlenden Versicherungsbeiträgen nicht in entsprechendem Verhältnisse stand. Diese Vorschrift ist nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts nicht dahin zu verstehen, daß die Arbeit an sich gering bezahlt

*) Archiv 1904, S. 692.



sein muß, vielmehr ist das verdiente Entgelt mit den übrigen Einkünften des Beschäftigten zu vergleichen und danach — unter Berücksichtigung seiner Lebenshaltung — zu bestimmen, ob es als geringfügig zu gelten hat. Bei dieser Vergleichung ist mindestens der Lebensbedarf für eine ganze Woche dem im Laufe einer Woche verdienten Entgelte gegenüberzustellen. Dabei ist in der Regel, d. h. wenn die gesamten Lebens- und Erwerbsverhältnisse des Beschäftigten nicht eine Abweichung erheischen, davon auszugehen, daß ein Entgelt als »geringfügig« anzusehen ist, wenn es ein Drittel des ortsüblichen Tagelohns nicht übersteigt. Unter Anwendung dieser Grundsätze ist das dem G. für seine Dienstleistungen bei der Post im Jahre 1906 — abgesehen von der nicht streitigen 21-tägigen Vertretungszeit — gezahlte Entgelt als geringfügig anzusehen. Denn da G. während der in Betracht kommenden 34 Wochen (Sonntage) nur je 1 *M* 20 Pf. oder 1 *M* 50 Pf. verdiente, so erreichte er nicht ein Drittel des auf die Woche umgerechneten ortsüblichen Tagelohns von 1 *M*. Die Versicherungspflicht des G. für seine Tätigkeit als Sonntagsaushelfer im Jahre 1906 ist deshalb zu verneinen.«

Danach müssen bei der Beurteilung der Frage, ob die Dienstleistungen eines Sonntagsaushelfers nur nebenher verrichtet sind, diese Leistungen nicht für sich, sondern im Zusammenhange mit den übrigen von ihm der Postverwaltung geleisteten Diensten betrachtet und mit seiner sonstigen Tätigkeit verglichen werden.

Bei Beachtung der in dem Beschluß ausgesprochenen Grundsätze wird sich in vielen Fällen die Frage nach der Versicherungspflicht der Sonntagsaushelfer, die auch in mäßigem Umfange zur Vertretung erkrankter oder beurlaubter Unterbeamten herangezogen werden, mit Sicherheit erst am Jahresschlusse beurteilen lassen. Das Reichs-Postamt hat deshalb im Einverständnisse mit dem Reichsversicherungsamte bestimmt, daß die Verkehrsämter hinsichtlich der Aushelfer, deren Versicherungspflicht nicht von vornherein festgestellt werden kann, fortlaufend Aufzeichnungen über die Dauer der Beschäftigung und die Höhe der von ihnen aus der Reichskasse bezogenen Vergütung zu führen und danach am Schlusse eines jeden Kalenderjahrs die Versicherungspflicht zu ermitteln haben. Für Aushelfer, die im Laufe des Jahres ausscheiden, ist die Versicherungspflicht bei der Beendigung des Arbeitsverhältnisses festzustellen.

II. Versicherungsberechtigung.

Über die Berechtigung zur Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung nach der R. V. O. ergibt sich das Nähere aus dem Archiv für 1912 S. 178. Auf die Ausführungen wird nochmals besonders hingewiesen, weil sie namentlich für Personen, die früher invalidenversicherungspflichtig waren und inzwischen in das Beamtenverhältnis übergetreten sind, Bedeutung haben.

III. Lohnklassen.

Die für die Versicherten nach der Höhe des Jahresarbeitsverdienstes gebildeten fünf Lohnklassen sind unverändert geblieben. Im einzelnen gilt als Jahresarbeitsverdienst

a) für Mitglieder einer Krankenkasse oder knappschaftlichen Krankenkasse das 300-fache des Grundlohns, nach dem ihre Krankenkassenbeiträge bemessen werden,

b) für die übrigen Versicherten der 300-fache Betrag des Ortslohns (ortsübliches Tagesentgelt gewöhnlicher Tagarbeiter).

Ist eine feste bare Vergütung, die den Durchschnittsbetrag zu a oder b übersteigt, im voraus für Wochen oder längere Zeitabschnitte vereinbart, so ist, wie bisher, diese Vergütung maßgebend.

Die Versicherung in einer höheren Lohnklasse ist erlaubt, der Arbeitgeber aber zum höheren Beitrage nur verpflichtet, wenn er sie mit dem Versicherten vereinbart hat.

IV. Gegenstand der Versicherung.

Gegenstand der Versicherung sind nicht allein Invaliden- oder Altersrenten, sondern auch Renten, Witwengeld und Waisenaussteuer für Hinterbliebene (§ 1250). Als Renten für Hinterbliebene kommen in Betracht Witwenrente, Waisenrenten und Witwerrente. Witwenrente erhalten nach dem Tode ihres versicherten Mannes dauernd invalide Witwen und auch Witwen, die nicht dauernd invalide sind, aber während 26 Wochen ununterbrochen invalide gewesen oder nach Wegfall des Krankengeldes invalide sind (§ 1258). Waisenrente erhalten nach dem Tode des versicherten Vaters seine ehelichen Kinder unter 15 Jahren und nach dem Tode einer Versicherten ihre vaterlosen Kinder unter 15 Jahren. Als vaterlos gelten auch uneheliche Kinder (§ 1259). In gewissen Fällen (§ 1260 und 1261) erhalten eheliche Kinder, solange sie bedürftig sind, nach dem Tode ihrer versicherten Mutter Waisenrente, obwohl der Vater noch lebt. Es sind dies die Fälle, in denen der Vater seiner Unterhaltungspflicht wegen Erwerbsunfähigkeit nicht genügen kann oder sich ohne gesetzlichen Grund von der häuslichen Gemeinschaft ferngehalten und seiner Unterhaltungspflicht entzogen hat. § 1262 gewährt den elternlosen Enkeln, die von dem Großvater oder der Großmutter unterhalten wurden und durch den Tod ihren Ernährer verloren haben, für die Dauer der Bedürftigkeit ebenfalls Waisenrenten. Witwerrente erhält der erwerbsunfähige Ehemann nach dem Tode seiner versicherten Ehefrau, die den Lebensunterhalt ihrer Familie ganz oder überwiegend aus ihrem Arbeitsverdienste bestritten hat, solange er bedürftig ist (§ 1260).

Witwengeld und Waisenaussteuer bestehen in einmaligen Leistungen. Das Witwengeld wird gewährt, wenn der Verstorbene zur Zeit seines Todes die Wartezeit für die Invalidenrente erfüllt und die Anwartschaft aufrecht erhalten hat, und wenn außerdem die Witwe selbst zur Zeit der Fälligkeit des Witwengeldes, d. h. beim Tode des Ehemannes, die Wartezeit erfüllt und die Anwartschaft aufrecht erhalten hat (§ 1252 und 1264). Der Anspruch auf Witwengeld verfällt, wenn er nicht innerhalb eines Jahres nach dem Tode des Ehemannes geltend gemacht wird (§ 1300). Voraussetzung für die Gewährung der Waisenaussteuer ist ebenfalls nicht nur, daß der verstorbene Vater zur Zeit seines Todes die Wartezeit für die Invalidenrente erfüllt und die Anwartschaft aufrecht erhalten hat; auch die Witwe muß die Wartezeit für die Invalidenrente erfüllt und die Anwartschaft aufrecht erhalten haben, und zwar zur Zeit der Fälligkeit der Bezüge (§ 1252). Die Waisenaussteuer wird fällig bei Vollendung des 15. Lebensjahrs der Kinder (§ 1264). Die Ansprüche sind bei dem Versicherungsamt anzumelden.

In den Bestimmungen über die Wartezeit ist gegenüber dem I. V. G. sachlich nichts geändert. Durch die Erfüllung der Wartezeit für die Invalidenrente erwirbt der Versicherte zugleich auch für seine Hinterbliebenen den Anspruch auf die Hinterbliebenenfürsorge.

Werden Versicherte innerhalb der ersten 5 Jahre invalide, nachdem die Versicherungspflicht für ihren Berufszweig in Kraft getreten ist, so wird ihnen auf die Wartezeit für die Invalidenrente (§ 1278) die Dauer der früheren Beschäftigung angerechnet, für die die Versicherungspflicht inzwischen eingeführt worden ist. Die Anrechnung geschieht indes nur so weit, als die Beschäftigung in die letzten fünf Jahre vor Eintritt der Invalidität fällt, und nur bei Versicherten, die nach dem Inkrafttreten der Versicherungspflicht für ihren Berufszweig min-

destens 40 anrechnungsfähige Beitragswochen auf Grund der Versicherungspflicht nachweisen können (Einführungsgesetz Art. 64).

Den Versicherten, die beim Inkrafttreten der Versicherungspflicht für ihren Berufszweig das 40. Lebensjahr vollendet haben, werden auf die Wartezeit für die Altersrente für jedes volle Jahr, um das sie an diesem Tage älter als 40 Jahre waren, 40 Wochen und für den überschießenden Teil eines solchen Jahres die darauf entfallenden Wochen bis zu 40 angerechnet. Die Versicherten müssen nachweisen, daß sie während der 3 Jahre unmittelbar vor dem Inkrafttreten berufsmäßig, wenn auch mit Unterbrechungen, eine Beschäftigung ausgeübt haben, die bereits versicherungspflichtig war oder inzwischen geworden ist. Von dem Nachweis ist befreit, wer für die ersten 5 Jahre nach Eintritt der Versicherungspflicht mindestens 200 anrechnungsfähige Beitragswochen auf Grund der Versicherungspflicht nachweisen kann (Einführungsgesetz Art. 65).

V. Quittungskarten.

Die vom 1. Januar 1912 ab zu verwendenden Quittungskarten weichen hinsichtlich des Aufdrucks und der Einteilung der Innenseiten von den bisherigen Karten ab, sie sind aber, wie bisher, für die Pflichtversicherung und Weiterversicherung in gelber Farbe und für die Selbstversicherung in grauer Farbe hergestellt. Die bis zum 31. Dezember 1911 auf alten Mustern ausgestellten Quittungskarten dürfen innerhalb zweier Jahre nach dem Ausstellungstag, und wenn vor Ablauf des Kalenderjahrs 1911 ihre Gültigkeitsdauer durch Abstempelung verlängert worden ist, bis zu dem hierbei festgesetzten Zeitpunkte weiterverwandt werden.

Bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung erfolgt die Ausstellung, der Umtausch und die Erneuerung der Quittungskarten wie früher für die Mitglieder der Postkrankenkassen durch die Verkehrsämter, für die sonstigen Versicherten der Verwaltung durch die Polizei- oder Gemeindebehörden oder durch besondere Ausgabestellen.

VI. Beiträge.

Die Beiträge werden wie bisher durch Einkleben von Marken in die Quittungskarte des Versicherten entrichtet. Dabei sind die Felder der Quittungskarte, und zwar zunächst in der linken Kartenhälfte, von oben links beginnend, in fortlaufender Reihe von links nach rechts zu bekleben.

Pflichtbeiträge sind unwirksam, wenn sie nach Ablauf von 2 Jahren, falls aber die Beitragsleistung ohne Verschulden des Versicherten unterblieben ist, nach Ablauf von 4 Jahren seit der Fälligkeit entrichtet werden (§ 1442).

Für sämtliche Lohnklassen sind von den Versicherungsanstalten neue Versicherungsmarken ausgegeben worden (Einwochen-, Zweiwochen- und Dreizehnwochenmarken). Wegen der neu ausgegebenen Zusatzmarke für freiwillige Zusatzversicherung s. Archiv 1912, S. 181.

Einwochenmarken kosten

für Lohnklasse I	16 Pf.	(bisher 14 Pf.),	(Der Preis für Zweiwochen- und Dreizehnwochenmarken ergibt sich durch Multiplikation mit 2 oder 13.)
- - II	24 -	(- 20 -)	
- - III	32 -	(- 24 -)	
- - IV	40 -	(- 30 -)	
- - V	48 -	(- 36 -)	

Alte Versicherungsmarken können bei den Postanstalten noch bis zum 31. Dezember 1913 gegen neue umgetauscht werden.

Für jede Woche der versicherungspflichtigen Beschäftigung (Beitragswoche) ist wie bisher ein laufender Beitrag zu entrichten. Die Beitragswoche beginnt mit Montag (§ 1387). Die Beiträge für die im Post- und Telegraphendienste beschäftigten versicherungspflichtigen Personen, gleichviel ob sie zur Klasse

der Beamten oder zur Klasse der nicht im Beamtenverhältnisse stehenden oder zu solchen Personen gehören, die von Mittelspersonen angenommen und gelohnt werden, sind von der Postverwaltung zu entrichten (§ 1426). Die Versicherungspflichtigen müssen sich bei der Lohnzahlung die Hälfte der Beiträge und, wer über die gesetzliche Lohnklasse hinaus versichert, auch den Mehrbetrag vom Barlohn abziehen lassen (§ 1432). Beschäftigen mehrere Arbeitgeber den Versicherten während der Woche, so zahlt der erste von ihnen den ganzen Betrag. Hat weder er noch der Versicherte selbst den Beitrag entrichtet (§ 1439), so hat der nächste Arbeitgeber den Beitrag zu entrichten; dieser kann aber vom ersten Arbeitgeber Ersatz beanspruchen. Ist der Versicherte gleichzeitig von mehreren Arbeitgebern versicherungspflichtig beschäftigt, so haften sie als Gesamtschuldner. Die Entrichtung der Beiträge für Postaushelfer, deren Versicherungspflicht nicht von vornherein feststeht, ist entsprechend der vom Reichs-Postamte gegebenen Weisung (vgl. unter I) bis zum Schlusse eines jeden Kalenderjahrs auszusetzen, wenn sich die Versicherungspflicht des Aushelfers nicht bereits in der Zwischenzeit ergibt. Zur Aussetzung der Beitragsleistung ist von der Ober-Postdirektion das Einverständnis der Versicherungsanstalt einzuholen (§ 1430). Die Beitragsanteile der Aushelfer sind bei jeder Lohnzahlung einzubehalten und bis zur endgültigen Regelung schwebend zu führen. Wird eine Versicherungspflicht nicht festgestellt, so sind die einbehaltenen Beiträge dem Aushelfer auszuzahlen.

Die Versicherungsmarken sind bei der Lohnzahlung für die Dauer der Beschäftigung in die Quittungskarte einzukleben und sogleich zu entwerten. Als Tag der Entwertung der Marken, die in bisheriger Weise zu erfolgen hat, soll nach § 1431 Satz 2 der letzte Tag des Zeitraums angegeben werden, für den die Marke gilt. Da die Beitragswoche mit dem Montag beginnt, so wird regelmäßig der Sonntag als Tag der Entwertung einzutragen sein. Bei solchen Versicherten, für die der Sonntag kein Arbeitstag ist, genügt es nach einem Bescheide des Reichsversicherungsamts, daß der Sonnabend, der für sie regelmäßig der Tag der Lohnzahlung und der Markenverwendung sein wird (§ 1428), zugleich als Tag der Entwertung eingesetzt wird. Bei gleichzeitiger Verwendung von mehreren Marken ist auf jede einzelne Marke ein besonderer Tag der Entwertung zu setzen, und zwar der letzte Tag des Zeitraums, für den jede einzelne Marke gilt. Danach würde also für einen Versicherten, der von Montag, den 2. September bis Montag, den 30. September beschäftigt wird, beim gleichzeitigen Einkleben von fünf Einwochenmarken die erste Marke durch »8. 9. 12« (Sonntag) und die letzte Marke durch »6. 10. 12« (Sonntag) zu entwerten sein. Wird der Versicherte nur an Werktagen beschäftigt, so kann als Entwertungstag auf der ersten Marke der »7. 9. 12« (Sonnabend) und auf der letzten Marke der »5. 10. 12« (Sonnabend) angegeben sein. Diese Entwertung ist nur bei Beitragsmarken zugelassen. Bei Zusatzmarken soll als Tag der Entwertung der Tag angegeben werden, an dem die Marke in die Quittungskarte eingeklebt wird.

VII. Berechnung der Versicherungsleistungen.

Bei der Berechnung der Versicherungsleistungen beschränken wir uns auf die Hinterbliebenenbezüge, da die Berechnung der Invaliden- und Altersrenten durch die R.V.O. nicht wesentlich geändert worden ist.

Der Reichszuschuß beträgt jährlich 50 ℳ für die Witwen- und Witwerrente, 25 ℳ für jede Waisenrente, einmalig 50 ℳ für jedes Witwengeld und $16^2/_3$ ℳ für jede Waisenaussteuer (§ 1285). Der Anteil der Versicherungsanstalt an der Versicherungsleistung beträgt

bei Witwen- und Witwerrenten $^3/_{10}$,

bei Waisenrenten für eine Waise $^3/_{20}$, für jede weitere Waise $^1/_{40}$

des Grundbetrags und der Steigerungsätze der Invalidenrente, die der Ernährer zur Zeit seines Todes bezog oder bei Invalidität bezogen hätte (§ 1292). Bis zum 31. Dezember 1930 werden auf die Wartezeit für den Anspruch auf Hinterbliebenenbezüge auch die nach dem I. V. G. entrichteten Beträge angerechnet. Dabei wird zur Berechnung des Grundbetrags der Invalidenrente die für die Zeit nach dem 1. Januar 1912 an 500 Beitragswochen fehlende Zahl aus den höchsten nach dem I. V. G. entrichteten Beiträgen ergänzt. Reicht die Zahl dieser Beiträge dazu nicht aus, so gilt für die fehlenden die Lohnklasse I. Für die Steigerungssätze sind nur die Beiträge anzurechnen, die für die Zeit nach dem 1. Januar 1912 geleistet worden sind (Einführungsgesetz Art. 68, 69).

Beispiel. Der verstorbene Ernährer hat 700 Beiträge in Lohnklasse III entrichtet, davon 15 nach dem 1. Januar 1912. Die Invalidenrente beträgt sodann

50 ℳ Reichszuschuß,
80 - Grundbetrag (500 × 16 Pf. gemäß § 1288 Abs. 2),
56 - Steigerungsatz (700 × 8 Pf. gemäß § 1289),

186 ℳ, monatlich 15 ℳ 50 Pf.

Die invalide Witwe erhält in diesem Falle

50 ℳ Reichszuschuß,
24 - 36 Pf. Anteil der Versicherungsanstalt ($^3/_{10}$ des Grundbetrags = 24 ℳ und $^3/_{10}$ der Steigerungsätze aus den nach dem 1. Januar 1912 entrichteten Beiträgen = 36 Pf.),

74 ℳ 36 Pf., abgerundet monatlich 6 ℳ 20 Pf.

Hinterläßt der Verstorbene ein Kind, so erhält dies

25 ℳ Reichszuschuß,
12 - 18 Pf. Anteil der Versicherungsanstalt ($^3/_{20}$ des Grundbetrags = 12 ℳ und $^3/_{20}$ der Steigerungsätze wie oben = 18 Pf.),

37 ℳ 18 Pf., abgerundet monatlich 3 ℳ 10 Pf.

Sind z. B. 5 Kinder vorhanden, so beträgt der Anteil der Versicherungsanstalt

für die erste Waise (s. das vorige Beispiel) .. 12 ℳ 18 Pf.,
für jede folgende Waise $^1/_{40}$ des Grundbetrags und der Steigerungsätze des Vaters, also
$\frac{4 \times 80\ ℳ}{40} + \frac{4 \times 15 \times 8\ \text{Pf.}}{40}$ .... 8 - 12 -

zusammen .... 20 ℳ 30 Pf.

Demnach beträgt der Anteil für 1 Kind 4 ℳ 6 Pf. Die Rente für jedes der 5 Kinder ergibt den Betrag von (25 ℳ + 4,06 ℳ) = 29 ℳ 6 Pf., abgerundet monatlich 2 ℳ 45 Pf. (§ 1297).

Als Witwengeld wird der 12-fache Monatsbetrag der Witwenrente, als Waisenaussteuer der 8-fache Monatsbetrag der bezogenen Waisenrente gewährt (§ 1296).

Die Witwen- und Witwerrenten fallen bei der Wiederverheiratung weg (§ 1298).

Da zwischen dem Tode des Ehemanns und dem Eintritt der Invalidität der Witwe möglicherweise viele Jahre liegen und die Witwe ein Interesse daran haben kann, alsbald zu wissen, ob ihr seinerzeit ein Anspruch auf Witwenrente zusteht, so ist der Witwe in § 1743 das Recht eingeräumt, ihre Anspruchsberechtigung dem Grunde nach und die Höhe der Rente durch den Vorstand der Versicherungsanstalt feststellen zu lassen (Anwartschaftsbescheid). In dem späteren Verfahren ist dann nur noch die Invalidität der Witwe zu prüfen.



VIII. Erstattung von Beiträgen.

Infolge der Einführung der Hinterbliebenenversicherung sind die Ansprüche auf Beitragserstattungen, wie sie die §§ 42 bis 44 des I.V.G. vorsahen, beseitigt worden. Weiblichen Personen, die eine Ehe eingehen, sind Beiträge nur noch erstattet worden, wenn sie den Antrag vor der Verkündung der R.V.O. — 1. August 1911 — gestellt hatten. § 43 des I.VG. behält Geltung für die, die vor dem 1. Januar 1912 durch Unfall dauernd erwerbsunfähig im Sinne des § 5 Abs. 4 I. V. G. geworden sind. Ferner behält § 44 des I. V. G. Geltung für die Erstattung der Beiträge von Personen, die vor dem 1. Januar 1912 gestorben sind (Einführungsgesetz Art. 75 und 76).

IX. Erlöschen der Anwartschaft.

Die Anwartschaft erlischt, wenn während zweier Jahre nach dem auf der Quittungskarte verzeichneten Ausstellungstage weniger als 20 Wochenbeiträge auf Grund der Versicherungspflicht oder der Weiterversicherung (Archiv 1912 S. 178) entrichtet worden sind (§ 1280). Die Anwartschaft lebt wieder auf, wenn der Versicherte wieder eine versicherungspflichtige Beschäftigung aufnimmt oder durch freiwillige Beitragsleistung das Versicherungsverhältnis erneuert und danach eine Wartezeit von 200 Beitragswochen zurücklegt (§ 1283). Wegen der Erleichterungen für die Übergangszeit nach Artikel 74 des Einführungsgesetzes zur R. V. O. vgl. die Ausführungen im Archiv 1912 S. 179.

X. Ruhen der Rente.

Die Rente ruht u. a.

1. neben einer reichsgesetzlichen Unfallrente, soweit beide zusammen übersteigen würden
   a) bei Invaliden- und Altersrenten den $7^1/_2$-fachen Grundbetrag der Invalidenrente,
   b) bei Witwen- und Witwerrenten den $3^1/_2$-fachen, bei Waisenrenten den 3-fachen Grundbetrag der Invalidenrente, die der Ernährer zur Zeit seines Todes oder bei Invalidität bezogen hätte;
2) solange der Berechtigte eine Freiheitstrafe von mehr als einem Monat verbüßt oder in einem Arbeitshaus oder einer Besserungsanstalt untergebracht ist. Hat er im Inland Angehörige, die er ganz oder überwiegend aus seinem Arbeitsverdienst unterhalten hat, so wird ihnen die Invaliden- oder Altersrente überwiesen;
3. solange der Berechtigte sich freiwillig gewöhnlich im Ausland aufhält. Deutsche Schutzgebiete gelten dabei als Inland.

XI. Beitragstreitigkeiten.

Bei Streit über die Beitragsleistung entscheidet das Versicherungsamt und auf Beschwerde endgültig das Oberversicherungsamt. Diese Behörden sind an die amtlich (d. h. in den Amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamts) veröffentlichten grundsätzlichen Entscheidungen des Reichsversicherungsamts gebunden. Handelt es sich um eine noch nicht feststehende Auslegung gesetzlicher Vorschriften von grundsätzlicher Bedeutung, so gibt das Oberversicherungsamt die Sache unter Begründung seiner eigenen Ansicht an das Reichsversicherungsamt ab, wenn es der Beschwerdeführer innerhalb der Beschwerdefrist beantragt hat. Auch andere Beteiligte können den Antrag binnen einer Woche stellen, nachdem sie die Gelegenheit, sich zu äußern, erhalten haben.



Finnlands Postfuhrwesen für den Reiseverkehr.

Von Ober-Postinspektor H. Klär in Berlin.

Finnland, das Land der tausend Seen, ist nördlich der Eisenbahnlinie St. Petersburg-Wiborg-Åbo bisher nur in begrenztem Maße für den neuzeitlichen Reiseverkehr erschlossen worden. Es sind nur wenige Eisenbahnlinien vorhanden; auf ihnen verkehrt oft nur ein Zug täglich. Bei Reisen durch diesen Landesteil ist man — abgesehen von Dampfern, die einen Teil der Seen und Flüsse befahren, — auf die Landstraßen und auf Wagenfahrten angewiesen, die vielfach recht beschwerlich sind. Südlich der Eisenbahnlinie St. Petersburg-Wiborg-Åbo sind die Verkehrseinrichtungen etwas besser ausgebaut, weil hier die bedeutenderen Handelstädte des Landes liegen und der finnische Meerbusen von einer verhältnismäßig großen Anzahl von Fracht- und Personendampfern befahren wird, die überall anlegen. Die Wagenfahrten werden entweder von Privatunternehmern auf Grund freier Vereinbarungen oder aber von staatlich angestellten und verpflichteten Posthaltern nach den bestehenden Vorschriften ausgeführt.

Ganz Finnland, dessen Flächeninhalt 377 426 qkm, d. i. etwas mehr als das Königreich Preußen, beträgt, ist mit einem ausgedehnten Straßennetz überzogen. Die Straßen lassen sich ihrer Beschaffenheit und ihrer Verwendung nach in drei Gattungen einteilen: 1. Wege, die nur von Fußgängern oder Last- und Reittieren benutzt werden; 2. unbefestigte Wege, die auch befahren werden können; 3. befestigte Straßen, die unseren Chausseen entsprechen. Nur die befestigten Straßen kommen für den Postfuhrverkehr in Betracht. Ihre Breite ist so bemessen, daß zwei Wagen bequem aneinander vorbeifahren können. Der Straßenkörper ist durch Schotter und Lehm befestigt. Zu beiden Seiten der Straße ziehen sich Fußwege, Wassergräben und Baumreihen hin. Auch mit Wegweisern und Kilometerpfählen, auf die wir später noch zurückkommen, sind die Straßen versehen. Im allgemeinen befinden sich die Straßen in guter Beschaffenheit. Bei der Größe des Landes und seiner dünnen Bevölkerung (rund 3 Millionen Einwohner) kann es jedoch vorkommen, daß durch Unwetter oder andere Ereignisse Schäden entstehen, die lange Zeit unbemerkt bleiben und den Reisenden leicht gefährlich werden. Geschlossene Ortschaften sind selten; wohl aber trifft man unterwegs größere Einzelgehöfte an, die jedoch nie unmittelbar an der Straße, sondern stets etwas abseits liegen und durch einen besonderen Seitenweg mit der Straße verbunden sind. Diese Gehöfte bilden die Stützpunkte für das Postfuhrwesen; in ihnen sind die Posthaltereien untergebracht.

Die Posthaltereien (schwedisch: Gästgifveri; finnisch: Kestikievari) *) kommen ihrem Zwecke und ihrer Einrichtung nach — namentlich im Norden Finnlands — den Karawansereien des Kaukasus und Kleinasiens vollständig gleich. Sämtliche Baulichkeiten (Wohn- und Wirtschaftsgebäude) sind um einen großen Hof gruppiert, der in seiner Mitte außer dem Brunnen und einem kleinen Wasserbecken meistens noch Unterstände für Ackergeräte usw. enthält. Da der Posthalter (Gästgifver) auch verpflichtet ist, den Reisenden auf Verlangen Unterkunft und Beköstigung zu gewähren, so enthält das Wohngebäude mehrere Fremdenzimmer. Die Ausstattung dieser Räume ist die denkbar einfachste. Auch läßt die Reinlichkeit, wenigstens nach unseren Begriffen, manchmal zu wünschen übrig. Besonders begehrenswert ist der Aufenthalt

*) Gebräuchlich ist nur der schwedische Name »Gästgifveri«. Es erklärt sich dies dadurch, daß bis vor kurzem die schwedische Sprache auch in Finnland die Umgangsprache war.

in diesen Räumen nicht. Außer den Einzelräumen enthält jedes Posthalterei-Wohngebäude einen größeren Schlafsaal, den die Angehörigen der ärmeren Klassen unentgeltlich benutzen dürfen, und der mehr als alles andere an die Karawansereien erinnert. In diesen Sälen fehlt jede Bequemlichkeit. Die Ausstattung besteht in der Regel aus einer Wandbank, einem Ofen, mitunter auch aus einem Sitze. Die Preise für alles, was der Posthalter den Reisenden zu gewähren verpflichtet ist, sind amtlich festgesetzt und in den einzelnen Zimmern angeschlagen. So sind z. B. für ein Bett 1 Fmk.*) für die Nacht, für eine Mittagsmahlzeit $1^1/_2$ Fmk. usw. zu entrichten. Eine Übervorteilung ist also kaum möglich, wird auch bei der sprichwörtlichen Ehrlichkeit der Finnen kaum jemals versucht werden. Tee, Brot und Butter, auch Fische sind zu jeder Tageszeit zu haben und in ihrer guten Beschaffenheit recht willkommene Erfrischungen.

Jeder Reisende, der von einer Posthalterei aus befördert werden will, muß sich — in seinem eigenen Interesse — sogleich nach seiner Ankunft in das Tagebuch (Dagbok) eintragen, weil die Reisenden genau in der Reihenfolge der Eintragungen befördert werden. Dieses von den Reisenden auszufüllende Buch stellt die gesamte Buchführung der Posthalterei dar. Das Titelblatt des Buches enthält den Namen der Station, ihre Entfernung von den beiden nächsten Posthaltereien in Kilometern, die Namen der die Station berührenden Straßen, die Fahrzeiten und die Fahrpreise bis zu den nächsten Stationen. Der Reisende hat sich unter laufender Nummer, Tag, Namen, Herkunfts- und Zielort in das Tagebuch einzuschreiben und dabei anzugeben, welchen Fahrpreis er gezahlt hat. Die Fuhrvergütung beträgt 14 Penni (liegt die Posthalterei in einer Stadt, 18 Penni) für 1 km und ist sofort an den Posthalter zu entrichten, dem sie voll verbleibt. Eine Quittung über das Fahrgeld wird nicht erteilt. Die Eintragung in das Tagebuch wird als Lastschrift für den Posthalter und als Gutschrift für den Reisenden allgemein anerkannt.

Der für die Postfahrten benutzte Wagen ist fast immer zweirädrig. Auf der Achse sind Federn befestigt, auf denen der Wagenkasten mit zwei Sitzbänken ruht. Auf der vorderen Bank nehmen die Reisenden Platz, auf der hinteren sitzt der Kutscher. Die Bänke haben zwar Rücken- und Seitenlehnen, jedoch weniger zur Bequemlichkeit für die Reisenden als für ihre Sicherheit. Denn bei dem Schlenkern und Stoßen des Wagens ist man häufig in Gefahr, hinuntergeschleudert zu werden. Unter den Bänken kann mäßig großes Gepäck untergebracht werden. Die Wagen sind einfachster Art und lassen an Bequemlichkeit alles zu wünschen übrig. Vielfach kommen auch zweirädrige Wagen ohne Federn zur Verwendung, die natürlich noch unangenehmer für die Fahrgäste sind, wegen ihres größeren Wagenkastens aber von den einheimischen Reisenden mit viel Gepäck bevorzugt werden. Vierrädrige Wagen gehören zu den größten Seltenheiten, sind fast nur in den Städten zu haben und müssen teurer bezahlt werden. Da weder Polster auf den Sitzen noch Schutzvorrichtungen gegen die Unbilden der Witterung vorhanden sind, und man häufig — namentlich in den nördlichen Teilen des Landes — unter empfindlicher Kälte zu leiden hat, so muß man Decken u. dgl. selbst mitbringen. Meistens versteht sich auf Verlangen auch der Posthalter dazu, etwas Heu zum Wärmen der Füße in den Wagenkasten zu tun und wollene Decken herzugeben. Verpflichtet ist er aber zur Lieferung dieser Bequemlichkeiten, die überdies von den einheimischen Reisenden kaum jemals in Anspruch genommen werden, nicht. Man findet deshalb auch häufig Posthaltereien, die überhaupt keine Decken besitzen. Im Winter werden die Wagenkasten von den Federn abgeschraubt und auf Schlittenkufen gesetzt.

*) 1 Fmk = 1 Finnische Mark = 100 Penni = 0,81 Reichsmark.

Als Zugtiere werden Pferde verwendet. Diese sind gut genährt und gut gehalten. Sie sind auffallend gierige Fresser und Säufer, gehören entweder dem kleineren norwegischen oder dem größeren finnisch-russischen Schlage an und sind im Traben und Galoppieren ungemein ausdauernd. Sie ziehen den Wagen nicht an Strängen, sondern nach russischer Art an einem Kummet, das am Vorderteile der an der Wagenachse befestigten Langbäume einer Gabeldeichsel angebracht ist. Im übrigen tragen sie nur sehr wenig Geschirr, werden mit der Leine vom hinteren Wagensitz aus gelenkt und durch Zuruf oder Schnalzlaute angetrieben. Die Peitsche wird nur sehr selten benutzt. Da die Pferde den Weg kennen und willig sind, bedarf es des Kutschers fast nicht. Seine Stelle vertritt deshalb oft ein kleiner Junge oder ein kleines Mädchen, dem nur die Aufgabe zufällt, am Endpunkte der Fahrt das Pferd zu füttern und zu tränken und das leere Gespann nach dem Heimatgehöfte zurückzubringen. Der Zugkraft eines Pferdes dürfen nach der Vorschrift nicht mehr als zwei Reisende und 40 kg Gepäck oder nicht mehr als ein Reisender und 100 kg Gepäck zugemutet werden.

Der Posthalter ist verpflichtet, jeden sich meldenden Reisenden in der Reihenfolge der Anmeldungen und nach Maßgabe des vorhandenen Fuhrparkes bis zur nächsten Posthalterei zu befördern. Eine Beförderung darüber hinaus gehört nicht zu seinen Verpflichtungen und unterliegt der freien Vereinbarung. Eine solche kommt allerdings nur selten zustande, da die Posthalter ihre Gespanne nicht gern allzulange entbehren. Anderseits wird ein Posthalter nie versuchen, sich den ihm staatlich auferlegten Verpflichtungen zu entziehen, weil er sich damit der Gefahr aussetzt, daß ihm die Posthalterei genommen wird und er dadurch eine recht wertvolle Einnahmequelle verliert. Selbst während der Ernte geben die Leute willig und ohne Umschweife ihre Gespanne her. Gefahren wird während der Sommermonate in der Hauptsache und mit Vorliebe nachts, was um so unbedenklicher ist, als die Sonne — wenn überhaupt — nur auf eine ganz kurze Spanne Zeit am Horizont untertaucht und es dunkle Nächte daher nicht gibt. Außerdem ist es in den Nächten kühler als an den oft unerträglich heißen Tagen. Im Winter werden die Fahrten bei Tage ausgeführt. Wagenlaternen kennt der Finne nicht. Wie ersichtlich, hat der Reisende bei einer längeren Fahrt häufigen Wagen- und Pferdewechsel, der ihm bei einer auf Grund freier Vereinbarung ausgeführten Fahrt im ganzen erspart bleiben würde. Eine nennenswerte Beschleunigung der Reise gegenüber den Posthaltereifahrten wird indes durch die freie Vereinbarung kaum erzielt, da die Kutscher zum Füttern, Tränken und Ruhen der Pferde in allen Posthaltereien anhalten.

Der Betrieb bei den Posthaltereien vollzieht sich in den einfachsten Formen; er ist zwar gut geregelt, leidet aber nach unseren Begriffen unter einer großen Langsamkeit und Zeitvergeudung. Bestimmungen über die Zeit, innerhalb deren ein Reisender nach seiner Ankunft auf einer Station spätestens weiterbefördert werden muß, bestehen nicht. Es herrscht Tag- und Nachtbetrieb. Auf wichtigen Stationen ist auch während der Nacht der größte Teil des Personals dienstbereit; auf den Posthaltereien mit geringem Verkehr muß jedoch der nachts ankommende Reisende das Personal erst wecken, was indes ohne Schwierigkeiten zu bewerkstelligen ist, da bei der im Lande herrschenden Sicherheit sämtliche Haus- und Zimmertüren unverschlossen sind. Die Weiterfahrt wird hauptsächlich dadurch verzögert, daß die Pferde oft erst auf der mehrere Quadratkilometer großen Weide eingefangen und zur Posthalterei gebracht werden müssen. Ferner nimmt die Prüfung des Gefährts vor der Abfahrt geraume Zeit in Anspruch. Die Prüfung wird sehr sorgfältig ausgeführt, weil der Posthalter für Unfälle haftet, die durch sein Verschulden vorkommen. Vielfach wird der Aufenthalt auf den Posthaltereien aber

auch offensichtlich über Gebühr in die Länge gezogen, um im Wohnhause Zeit zum Absatze von Erfrischungen an die Reisenden zu gewinnen. Jeder Einspruch gegen die oft maßlosen Verzögerungen ist nutzlos; er prallt an der unerschütterlichen Ruhe des Personals ab.

Sobald die Fahrt angetreten ist, geht sie im allgemeinen flott vonstatten. Recht unbequem für den Reisenden ist es, daß der Wagen von der kleinen hinteren Sitzbank aus gefahren wird und die Leine an ihm vorbei oder, falls zwei Reisende vorhanden sind, zwischen ihnen hindurchgeführt ist. Zur Vermeidung dieses Übelstandes tut der Reisende gut, selbst die Leine zu übernehmen, was überdies den Vorteil hat, daß er die Fahrtgeschwindigkeit selbst regeln kann. Die Prüfung darüber, daß die vorgeschriebene Fahrzeit eingehalten wird, kann der Reisende leicht unter Zuhilfenahme der Angaben der auf der einen Straßenseite aufgestellten Kilometerpfähle und der ihm aus dem Tagebuche der Posthalterei bekannten Gesamtfahrzeit ausüben. Die Kilometerpfähle bestehen aus Holz, sind rotbraun angestrichen, etwa 2,5 m lang und tragen oben — etwa 30 cm von der Spitze entfernt — zwei kleine, einen spitzen Winkel zueinander bildende weiße Täfelchen mit zwei verschiedenen Zahlen. In der Fahrtrichtung zeigen diese Pfähle die Entfernung vom Abgangsort und in umgekehrter Richtung die Entfernung vom Zielort an. Die Pfähle zählen die Kilometer fortlaufend nur bis zur nächsten Posthalterei; darüber hinaus beginnt die Zählung wieder mit 1. Vor der Einfahrt zu einer Posthalterei befindet sich ein gleicher Pfahl, der jedoch keine Nummertafel, sondern einen weißgestrichenen Ring ohne Aufschrift am oberen Ende trägt. Die Posthaltereien sind etwa 10 bis 30 km voneinander entfernt.

Durch den Zeitverlust, den der Reisende auf den Posthaltereien erleidet, wird eine größere Fahrt für ihn recht langwierig und ermüdend. Um 50 km zurückzulegen, gebraucht man je nach der Zahl der Unterwegsstationen 10 bis 12 Stunden. Der Hauptteil dieser Zeit entfällt auf den Aufenthalt auf den Posthaltereien. Gefahren wird meistens recht flott. Es werden nur selten mehr als 5 bis 6 Minuten zur Zurücklegung eines Kilometers gebraucht. Selbst mäßig ansteigende Anhöhen werden im scharfen Trabe genommen.

Melden sich im hohen Norden oder Nordwesten des Landes Reisende für das entlegenere finnische Lappland, so gibt man den Kutschern, soweit es der Platz im Wagen gestattet und der Reisende damit einverstanden ist, auch Gelegenheits-Brief- und Paketposten für die Lappen sowie für die unter ihnen wohnenden und wirkenden Ärzte, Missionare usw. zur Weitergabe an andere Posthalter oder an die Adressaten mit. Einen großen Teil dieser Posten bilden die Sendungen einiger Berliner Ausfuhrfirmen, die ihre Preislisten und Waren bis in die entlegensten Teile des Landes versenden.

Unzulässigkeit der Verweigerung der Bauerlaubnis bis zur Hinterlegung oder Sicherstellung von Anliegerbeiträgen.

In einem Verwaltungsstreit, in dem es sich um die polizeiliche Erlaubnis zum Bau eines Kontorgebäudes nebst Lagerraum und Schuppen handelte, hat das preußische Oberverwaltungsgericht durch Urteil vom 17. September 1910 (Entsch. d. OVG. Bd. 57 S. 480) entschieden, daß die Polizeibehörde nicht befugt ist, die Erteilung der Bauerlaubnis von der vorgängigen Hinterlegung



oder Sicherstellung der Anliegerbeiträge abhängig zu machen. Dem Urteil ist folgendes zu entnehmen.

»... Auch die einstweilige Vorenthaltung einer beantragten Bauerlaubnis stellt in allen Fällen eine Verweigerung dar und ist daher ebenso wie die endgültige Versagung oder die bedingte Erteilung der Baugenehmigung eine mit den Rechtsmitteln aus § 127 des Landesverwaltungsgesetzes angreifbare polizeiliche Verfügung (vgl. Urt. v. 16. Februar 1885, Entsch. d. OVG. Bd. 12 S. 363; Baltz, Preußisches Baurecht, 4. Aufl., S. 148 Note 3) ... Die Erteilung der Bauerlaubnis war davon abhängig gemacht worden, daß der Kläger die ihm auf Grund des § 15 des Gesetzes, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften, vom 2. Juli 1875 (GS. S. 561) in Verbindung mit dem Ortsstatute für die Gemeinde R. vom 5. April 1895 auferlegten Anliegerbeiträge hinterlegt habe. Dies war unzulässig; denn es ist nicht Aufgabe der Polizei, die Erfüllung oder Sicherstellung der dem einzelnen der Gemeinde gegenüber obliegenden Leistungen mittelbar oder unmittelbar zu erzwingen, und die Polizeibehörde ist nicht befugt, die Erteilung der Bauerlaubnis von der vorgängigen Erfüllung dieser Leistungen abhängig zu machen (vgl. Entsch. d. OVG. Bd. 4 S. 368, Bd. 23 S. 25, Friedrichs-v. Strauß und Torney, Kommentar zum Gesetze vom 2. Juli 1875, 5. Aufl. S. 198). ... Ein Bauverbot aus § 12 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 in Verbindung mit § 12 des Ortsstatuts steht hier schon deshalb nicht in Frage, weil der Neubau, ein Lagerschuppen mit Kontorräumen, kein Wohngebäude ist (vgl. Friedrichs-v. Strauß und Torney a. a. O. S. 125).«

KLEINE MITTEILUNGEN.

Schiffsverkehr im Suezkanale. Nach der von den britischen Direktoren der Suezkanal-Gesellschaft veröffentlichten Statistik über den Schiffsverkehr im Suezkanale während des Jahres 1911 ist der Kanal in diesem Zeitraume von 4969 Schiffen mit einem Gesamtraumgehalte von 25 417 853 Brutto-R.T. benutzt worden. Wie die verschiedenen Länder an diesem Verkehr beteiligt sind, geht aus der nachfolgenden Zusammenstellung (S. 574) hervor, die zur Vergleichung auch die Zahlen des Jahres 1910 enthält.

An Brutto-Raumgehalt entfielen von dem Gesamtverkehr des Jahres 1911 auf Großbritannien 63,4 v. H. gegen 62,3 v. H., auf Deutschland 15,4 v. H. gegen 15,7 v. H., auf die Niederlande 5,3 v. H. gegen 5,2 v. H., auf Frankreich 4,9 v. H. gegen 5,4 v. H., auf Österreich-Ungarn 3,3 v. H. gegen 3,8 v. H. im Jahre 1910.

Von den 1003 (1910: 964) durch den Kanal gegangenen Postdampfern waren 283 (287) deutsche, 161 (161) britische, 126 (127) französische, 104 (103) niederländische und 100 (88) österreichisch-ungarische Dampfer.

Die mittlere Dauer der Kanaldurchfahrt stellte sich auf 17 Stunden 1 Minute; sie hat sich demnach gegen das Vorjahr um 7 Minuten erhöht.

Mit der Zunahme des Schiffsverkehrs haben sich trotz der zu Beginn des Berichtsjahrs eingetretenen Ermäßigung der Kanalgebühren (1910:

Land	1910 Zahl der Schiffe	1910 R.T. brutto	1911 Zahl der Schiffe	1911 R.T. brutto
Großbritannien	2 778	14 363 539	3 089	16 104 574
Deutschland	635	3 620 026	667	3 924 639
Niederlande	259	1 196 233	284	1 357 143
Frankreich	240	1 249 704	232	1 232 933
Österreich-Ungarn	191	876 606	180	848 917
Japan	72	488 081	85	507 384
Rußland	103	396 515	112	426 011
Italien	87	310 056	87	287 671
Türkei	26	43 939	85	191 340
Dänemark	34	128 644	41	152 735
Schweden	25	104 279	28	127 919
Spanien	26	101 084	26	103 124
Norwegen	20	61 288	24	78 404
Siam	11	39 003	11	35 925
Griechenland	14	57 655	4	16 609
Rumänien	—	—	6	9 676
China	—	—	2	4 923
Ver. Staaten von Amerika	8	16 799	2	3 754
Argentinien	—	—	1	1 778
Portugal	—	—	1	1 502
Ägypten	3	1 325	2	892
Belgien	1	125	—	—
zusammen	4 533	23 054 901	4 969	25 417 853.

7,75 frcs, 1911: 7,25 frcs) die Jahreseinnahmen der Suezkanal-Gesellschaft von 130 436 547 frcs im Jahre 1910 auf 134 762 199 frcs im Jahre 1911 gesteigert, so daß die Gesellschaft eine Jahresdividende von 33 v. H. hat ausschütten können.

Die Zahl der durch den Kanal beförderten Personen betrug im Berichtsjahr 275 694 (1910: 233 978) Personen, davon waren 98 555 (76 854) Militärpersonen.

Die hauptsächlichsten durch den Kanal bewegten Güter bestanden ausgehend von Europa in Kohle (1 091 223 t), Eisenbahnmaterial (817 253 t) und Salz (455 485 t), darunter aus Deutschland 6730 t Kohle, 68 250 t Eisenbahnmaterial und 79 435 t Salz. In der Richtung nach Europa bildeten Weizen (1 643 766 t), Reis (1 628 262 t) und Ölsamen (1 481 563 t) den wichtigsten Teil der Kanalfrachten; davon entfielen auf Deutschland 50 874 t Weizen, 419 571 t Reis und 146 418 t Ölsamen.

LITERATUR.

Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(Juni bis August 1912.)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1912, S. 81, 209 und 441.

Nachtrag:

34a. Hansa-Bund. Berlin

B. Literaturnachweis.*)

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Bauholz, das Faulen des ... und dessen Verhütung **30.** 551.
— Die Beamten und das Bevölkerungsproblem **11a.** 314.
— Braunkohlen-Feuerung für Zentralheizungen **56.** Jahrg. XXIII 688.
— Esperanto im internationalen Post- und Telegraphenverkehr usw. **72.** 91, **20.** 775, **56.** Jahrg. XXIII 653, **49.** 234.
— Die Grundlagen des modernen Völkerverkehrs, von Arnold **53.** 222.
— Die Haftung des Staates für das Verhalten seiner Organe, Vortrag des Privatdozenten Dr. Nawiasky **80.** 177.
— Das deutsche Kolonialpostwesen, von Dr. Staedler, Postinspektor **23.** 321. 331, **54.** 237.
— Zur Lehre von der Gebietshoheit und der Exterritorialität, von Dr. Radnitzky **6.** Bd. XXVIII 454.
— Luftschiffahrt, Fliegen im luftleeren Raume, Versuche des Professors Birkeland **66.** 511.
— Luftverkehr, Entwicklungsmöglichkeiten im ..., von Prof. Dr. van der Borght, Kaiserl. Präsident a. D. **71.** Jahrg. 1912/13 193.
— Probleme der Postgeschichte **23.** 355.
— Über Rechenmaschinen, von Bechstein **56.** Jahrg. XXIII 726.
— Schutzanstriche für Zement oder Beton **30.** 532.
— Die Seehandelswege einst und jetzt (Welthandelsverkehr, Seekriegsrecht, Konterbande) **42.** 1037.
— Untertunnelung der Behringstraße beabsichtigt **84.** 713.
— Untertunnelung des Bosporus von der türkischen Regierung geplant **71.** Jahrg. 1912/13 180.
— Wesen und Wert des internationalen Prisenhofs im Haag, von Prof. Dr. Niemeyer, Geh. Justizrat **42.** 1094.

Deutschland. Neue Anleitung des Reichsversicherungsamts über den Kreis der nach der Reichsversicherungsordnung gegen Invalidität und gegen Krankheit versicherten Personen (Postboten, Postaushelfer, Postanwärterinnen, Postagenten usw.) **1.** 720.
— Annahme- und Prüfungsvorschriften für Eisenbahnbeamte, Neuregelung der ... **15.** Jahrg. VIII 52, **49.** 199. 219, **54.** 216.
— Die Anrechnung der Militärdienstzeit als pensionsfähige Zivildienstzeit **48.** 287.
— Anspruch eines mit freier Dienstwohnung angestellten Beamten auf eine solche Dienstwohnung nach Inkrafttreten des Besoldungsgesetzes vom 1. April 1908 **18.** 687, **57.** Beil. Nr. 1853.
— Ansprüche der Postverwaltung gegen den Schuldigen beim Betriebsunfall eines Beamten (Verletzung eines Paketbestellers, der auf dem Bestellgang in eine unverdeckte Kelleröffnung hineingefallen war und sich hierbei einen Rippenbruch zugezogen hatte) **15.** Jahrg. VIII 106.
— Arbeiterurlaub, von Liegert, Verbandsekretär **16.** 281.
— Sozialpolitische Ausblicke **20.** 997.

*) Die fett gedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.



Deutschland. Verpfändungen und Abtretungen von Beamtengehältern sind ungültig **7.** 1077.
— Versicherung des Reichs gegen Schäden aller Art, Grundsätze über die ... **8.** 418, **82.** 435.
— Versicherungspflicht von Militäranwärtern **48.** 249, **43.** 219.
— Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten und für die Ausführung von Lieferungen und Leistungen (schiedsgerichtliche Erledigung von Streitigkeiten), Vf. des preuß. Ministers der öffentl. Arbeiten vom 20. April 1912 **46.** 140.
— Kaufmännische und allgemeine Verwaltung, von Gerling, Stadtsteuersekretär **48.** 278. 301.
— Zur preußischen Verwaltungsreform **48.** 235. 254.
— Der Wert der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung für pensionsberechtigte Beamte **17a.** 196.
— Wesen und Wert der staatsbürgerlichen Erziehung **48.** 237.
— Wohnungsfürsorge für Staatsarbeiter und gering besoldete Beamte in Preußen **20.** 809, **85.** 320, **49.** 242.
— Wohnungswesen, Richtlinien für Reich und Staat zur Verbesserung der Wohnverhältnisse, von Dr. Jäger, Mitglied des Reichstags **83.** Jahrg. X 233.
— Zivilversorgung, zur Frage der ... der Militäranwärter, von Radisius **17a.** 268. 286.
— Bayern. Beamtengehaltsordnung, Änderung der ... von der Regierung in Aussicht gestellt **48.** 260, **11a.** 250. 261. 276.
— — Das bayerische Beamtengesetz (mit besonderer Berücksichtigung seiner Bedeutung für die Angehörigen des mittleren Verkehrsdienstes) **11a.** 269.
— — Beamtenschaft und Sozialdemokratie (Äußerungen des Reichsrats Freiherrn von Würtzburg im Finanzausschusse der bayerischen Reichsratskammer) **48.** 281.
— — Über die Entwicklung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens **8.** 419.
— — Freifahrtsrecht der Postbeamten **11a.** 332.
— — Der Postetat in der Finanzkommission **11a.** 284. 291. 295. 301. 323.
— — Das Recht der Krankenfürsorge der Staatsbeamten nach bayerischem Beamtenrecht, von Dr. Piloty, Professor **6.** Bd. XXIX 225.
— — Staatsministerium und Beamten-Konsumvereine **14.** 381.
— — Wohlfahrtseinrichtungen der Staatseisenbahnen im Jahre 1910 **7.** 1032.
— Württemberg. Neue Bestimmungen betr. die Ordnungstrafen für Beamte **48.** 330.
— — Erholungsurlaub für Staatsbeamte **17a.** 290.
— — Die Organisation des Beamtenkörpers der württembergischen Verkehrsanstalten (mit besonderer Berücksichtigung der äußeren Beamten) **11a.** 242. 258.
— — Prüfungen für den Dienst der Verkehrsanstalten **48.** 242.
— — Prüfungsvorschriften für die höheren Verkehrsbeamten **15.** Jahrg. VIII 98, **81.** 384.
— — Der Spar- und Darlehnsverein von Angehörigen der Kgl. Württemb. Verkehrsanstalten **72.** 71.
— — Wohlfahrtseinrichtungen der Verkehrsanstalten im Jahre 1910 **7.** 1024.

England. Jugendliche Personen im Post- und Telegraphendienste **4.** Jahrg. II 570.

Frankreich. Gehälter der Beamten und Unterbeamten **15.** Jahrg. VIII 52, **59.** Nr. 1062 S. 1.

Italien. Beamtenausschüsse **11a.** 297, **54.** 267.

Österreich. Provisionsfonds für Postboten **80.** 139.
— Der Verwaltungsgerichtshof und die rechtliche Natur des Verhältnisses zwischen Telephonanstalt und Publikum, von Dr. Nawiasky, Privatdozent **80.** 137. 145 153.

Schweiz. Verwaltung und Beamtenorganisation **20.** 960, **54.** 248.

Afrika. Das neue Post- und Telegraphengesetz des Südafrikanischen Bundes **23.** 291. 301.
— Belgisch Kongo. Beamtenverhältnisse, Regelung der ... durch königlichen Erlaß vom 27. März 1912 **19.** 489.
— Deutsch Ostafrika. Änderung des Münzwesens, Verordnung des Reichskanzlers vom 21. Juni 1912 **25.** 678.

Amerika. Panamakanal **28.** 481, **34.** 586, **49.** 250, **52.** II. Hälfte 118, **42.** 1137, **71.** Jahrg. 1912/13 209.
— Brasilien. Post- und Telegraphenverkehr im Jahre 1911 **80.** 182.

Asien. China. Der deutsche Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienst während der chinesischen Revolution **23.** 315, **49.** 226.

II. Postwesen.

Allgemeines. Die erste Bahnpost (in England) 1838 **80.** 134.
— Dampffährenlinie zwischen Deutschland und Norwegen, verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Fehmarnroute **84.** 853. 907.
— Eisenbahnfähre zwischen England und dem Festlande (Newhaven-Dieppe), Herstellung einer ... angeregt **84.** 822.
— Frankozettel, die Entwicklung des Frankozettelwesens **23.** 311.
— Kraftwagen, Verwendung von ... in den Schutzgebieten **85.** 343.
— Muster und Warenproben, von von Hellrigl **80.** 124.
— Rechtliche Natur der Postanweisung **4.** Jahrg. II 545.
— Plombenverschluß, ein neuer ... für Postsäcke (Einführung von der französischen Postverwaltung beabsichtigt) **56.** Jahrg. XXIII Beil. 178.
— Postfrachtrecht, Streifzüge im internationalen ..., von Dr. Neugebauer, Gerichtsassessor **8.** 421.
— Eine mitteleuropäische Postunion, von Dr. John Mez **34a.** 349. 372.
— Reuters Taubenpost **23.** 360.
— Ein neuer praktischer Sackverschluß **56.** Jahrg. XXIII 651.
— Internationales Scheckrecht **33.** Jahrg. XIX 713.
— Das Thurn und Taxissche Postregal, von Ross **71.** Jahrg. 1912/13 224.
— Weltkarte und Weltmarke, allgemeine Betrachtungen **49.** 272, **54.** 283.
— Weltpennyporto **72.** 92, **20.** 930. 1008, **71.** Jahrg. 1912/13 191, **34a.** 371.
— Weltpostkongreß in Madrid 1913/14, Wünsche der deutschen Handelskammern usw. zum ... **54.** 205, **49.** 207. 230, **33.** Jahrg. XIX 693. 738. 791, **15.** Jahrg. VIII 78, **20.** 960, **80.** 159, **53.** 225, **11a.** 308, **34a.** 385, **71.** Jahrg. 1912/13 234.
— Weltwechselrecht **71.** Jahrg. 1912/13 189.

Deutschland. Ankunftstempel auf Briefen, Eingaben von Handelskammern wegen Wiedereinführung des ... **33.** Jahrg. XIX 665.
— Automobilstatistik **56.** Jahrg. XXIII Beil. 142.
— Bahnpolizei und Postbeamte **17a.** 257.
— Der Bahnpostwagen als Schutzwagen **11a.** 253.
— Barfrankierung (Frankierungsmaschinen) **54.** 205, **71.** Jahrg. 1912/13 135, **20.** 936.
— Barfrankierung im Postanweisungsverkehr, allgemeine Betrachtungen **20.** 1077.
— Über den Begriff des »Briefes« **72.** 91.
— Beschlagnahme und Einziehung von Postanweisungen, von Fanselau, Ober-Postsekretär **53.** 250.
— Unzureichend frankierte Briefsendungen. Empfiehlt es sich, allgemein anzuordnen, daß unzureichend frankierte Briefsendungen vor der Beförderung dem Absender zur Nachfrankierung zurückgegeben werden sollen? **23.** 276.
— Einfluß Friedrichs des Großen auf die Entwicklung des Postwesens, von Lathe, Ober-Postsekretär **53.** 218. 233.
— Über die Entwicklung von Postregal und Postzwang in Deutschland bis zur Einführung der Eisenbahnen, von Dr. Poppe, Ober-Postpraktikant **15.** Jahrg. VIII 58.
— Flugpost am Rhein und Main zwischen Frankfurt (Main), Offenbach (Main), Darmstadt, Worms und Mainz **23.** 294, **49.** 197, **11a.** 253, **54.** 221. 230, **66.** 554, **15.** Jahrg. VIII 78, **80.** 158, **53.** 242.
— Geschichte des Postwesens in den Hohenzollernschen Landen, nach archivalischen Quellen bearbeitet von Thele, Ober-Postpraktikant **8.** 313. 355. 382.
— Gewahrsam an den der Post zur Beförderung übergebenen Paketen **48.** 316.
— Haftpflicht eines Beamten für unrichtige Auszahlung einer versehentlich einem Abholer zugeführten Nachnahmepostanweisung, auf der der Quittungsvermerk gefälscht war, Defektenbeschluß des Postfiskus gegen den Schalterbeamten nach dem Urteile des Oberlandesgerichts zu Recht erlassen **72.** 74.
— Haftung der Post für Nachnahmesendungen **33.** Jahrg. XIX 667.
— Jubiläumspostkarten **49.** 182.
— Alte Meilen- und Postsäulen im Reichs-Postgebiete, von Ledât, Ober-Postinspektor **8.** 393.
— Mitwirkung des Publikums bei Auflieferung der Postsendungen, von Appel, Ober-Postsekretär **53.** 199.
— Die Paketbestellzuschrift bei großen Postämtern **53.** 237.
— Pakete, Klagen der Handelskammern über unsachgemäße Behandlung der Postpakete während der Beförderung **33.** Jahrg. XIX 780. 792.
— Die preußische Post vor 100 Jahren (unter Napoleon) **49.** 229. 237.
— Postgesetz. Begriff »gegen Bezahlung« nach § 1 des Postgesetzes **15.** Jahrg. VIII 124.



Österreich. Fünfundsiebenzig Jahre Österreichischer Lloyd **8.** 311.
— Postsparkassenamt in Wien, Ergebnisse des ... im Kalenderjahre 1911 **23.** 295, **11.** 688, **80.** 165, **60.** 325, **15.** Jahrg. VIII 109.
— Schiffahrtsubventionen **34.** 431.
— Bosnien und Herzegowina. Geschäftsergebnisse des Postsparkassenamts in Sarajewo **23.** 342, **51.** 94.

Rußland. Rohrpost, Einrichtung der ... in Petersburg und Moskau von der Post- und Telegraphenverwaltung beabsichtigt **49.** 209, **53.** 226.
— Zollbehandlung von Postpaketen, Briefen und Kreuzbandsendungen **24.** 663.

Schweden. Die Postsparkasse im Jahre 1910 **67.** 110.
— Schiffahrtsubventionen **34.** 478. 660.

Schweiz. Neuerungen im Postwesen (obligatorische Krankenkasse des Postpersonals usw.) **80.** 143, **49.** 227.
— Der Postscheckverkehr **11.** 585.
— Der Schiffspostdienst **80.** 133.

Ungarn. Geschäftsbericht der Generaldirektion der Posten usw. für 1910 **67.** 113.
— Überweisungsverkehr der ungarischen Postsparkasse mit den Vereinigten Staaten von Amerika **15.** Jahrg. VIII 125.

Afrika. Marokko. Einrichtung einer Luftpost zwischen Casablanca, Fes und Udjda von der französchen Regierung geplant **71.** Jahrg. 1912/13 184.
— — Die marokkanische Post **49.** 264, **15.** Jahrg. VIII 109.
— Mosambik. Einrichtung einer Postsparkasse **15.** Jahrg. VIII 79.
— Deutsch Ostafrika. Relaispost zwischen Tabora und Muansa **71.** Jahrg. 1912/13 135.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Paketpost in den Vereinigten Staaten von Amerika, Einführung einer staatlichen ... geplant **84.** 675. 961, **71.** Jahrg. 1912/13 184, **23.** 335, **15.** Jahrg. VIII 108.
— — Die Postsparkassen und die Geldsendungen nach Europa **15.** Jahrg. VIII 51.
— — Schiffahrt-Subventionspolitik **34.** 572.
— — Verwaltungsbericht des General-Postmeisters für das Rechnungsjahr 1909/10 **15.** Jahrg. VIII 91.

Asien. China. Postwesen **24.** Handelsberichte 322, **67.** 124.
— Japan. Die japanischen Schiffahrtsubventionen **50.** I. Hälfte 376, **34.** 493.
— Britisch Indien. Der Postdienst im Verwaltungsjahre 1910/11, mit einem Rückblick auf das verflossene Jahrzehnt **67.** 86. 106, **20.** 1010.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV]).

Allgemeines. Akkumulatoren, ein neues Material für den Bau von ... (Erfindung des Professors Hannover in Kopenhagen) **56.** Jahrg. XXIII Beil. 137, **49.** 251.
— Aluminium-Gleichrichter **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 36.
— Aluminiumleitungen **27.** 622.
— Selbsttätige Anrufverteilung bei Vielfachumschaltern **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 46, **81.** 386.
— Anzahl der Verbindungen und Beamten im Verhältnis zum Stromverbrauche bei einem Fernsprechamte, von Ambrosius, Telegrapheningenieur **27.** 769.
— Apparate zur Vornahme von Wechselstrommessungen an Telegraphen- und Telephonleitungen **81.** 301.
— Asbest, Verwendung von ... zum Schutze von Telegraphenstangen **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 51, **49.** 249.
— Austrocknen von Papierkabeln mit flüssiger Kohlensäure **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 36.
— Eine neue Betriebsart für den Dienstleitungsverkehr, von Baumann **81.** 370.
— Blitzableiteranlagen, Einführung zweckentsprechender ..., von Ruppel, Professor **27.** 616, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 151, **4.** Jahrg. II 558.
— Durchschlagsfestigkeit der Kabelisoliermittel **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 80.
— Der neue Edison-Akkumulator **81.** 359.
— Der Erfinder des Telephons (Antonio Meucci aus Livorno) **81.** 385.
— Fernphotographie, Erfolge der ... **49.** 251.
— Automatische Fernsprechämter, Zahl der ... in verschiedenen Ländern **54.** 237, **49.** 265.

Allgemeines. Ein Fernsprechautomat für Z B-Ämter, von Koelsch, Telegrapheninspektor **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 57.
— Das neue französisch-englische Fernsprechkabel **27.** 618, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 62.
— Fernsprechverbindung mit fahrenden Zügen (Railophone) **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 71.
— Fernsprechzellen, schalldichte ... **27.** 691.
— Fernschreibmaschine, eine neue ..., Erfindung von Cerebotani **49.** 273.
— Frankreich-Belgien, Brieftelegramme, Telegramm-Abonnements und Vermietung von Telegraphenleitungen im Verkehr zwischen Frankreich und Belgien **23.** 306, **15.** Jahrg. VIII 97, **49.** 257, **54.** 269, **71.** Jahrg. 1912/13 235.
— Automatische Gesprächszählung **81.** 253.
— Gewitter, zur Entstehung der ..., von Prof. Dr. Sieveking **81.** 388.
— Haltbarkeit der Eisendrähte in Telegraphenleitungen **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 78.
— Vereinigter Haupt- und Zwischenverteiler, von Hartz, Telegrapheningenieur **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 45.
— Telephonische Herzkontrolle (Kardiophon), Erfindung des Dr. Lilienstein **80.** 135, **49.** 210.
— Holzkonservierung durch Aczol-Tränkung **84.** 889.
— Isolatoren, hölzerne ... für hohe Spannungen **39.** 144.
— Jubiläum des Telephons, Einrichtung der ersten internationalen Fernsprechverbindung zwischen Brüssel und Paris vor 25 Jahren **49.** 188.
— Jute, ein Ersatz für ... **56.** Jahrg. XXIII Beil. 174.
— Der künstliche Kautschuk, von Dr. Hofmann **66.** 519. 576, **81.** 290, **41.** Jahrg. V Nr. 40 S. 13, **71.** Jahrg. 1912/13 189, **27.** 744. 785. 827, **34a.** 412.
— Kautschukkulturen **25.** 500. 504. 555. 621. 728, **28.** 509.
— Kupferproduktion usw. **71.** Jahrg. 1912/13 134, **81.** 363. 392.
— Lungentuberkulose, Übertragung von ... beim Gebrauch von Fernsprechapparaten (Gutachten englischer und amerikanischer Ärzte) **27.** 560, **23.** 306, **49.** 216, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 162, **54.** 247, **20.** 1112.
— Der Mehrfach-Typendrucker von Baudot, von Kuschewitz, Telegraphensekretär **81.** 373.
— Über genaue Messungen des dielektrischen Verlustwinkels und der Kapazität mit der Wechselstrombrücke sowie über die Bestimmung der Phasenfehler von Widerständen, von Wagner und Wertheimer **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 29. 38. 63, **27.** 635.
— Ein Mikrotelephon für Schwerhörige **27.** 691, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 63, **81.** 354, **49.** 248.
— Telephonische Musikübertragung **54.** 237.
— Normalien für Freileitungen, von v. Moellendorff, Dipl.-Ing. **27.** 662.
— Patrone für Luftleerblitzableiter **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 80.
— Die Prüfung von künstlichen Isolierstoffen **81.** 360.
— Pupin-Telephonie, Verbreitung der ... in Europa **71.** Jahrg. 1912/13 235.
— Sulfatierte Sammler **15.** Jahrg. VIII Beil Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 44, **27.** 856.
— Gesundheitliche Schädigungen durch Elektrizität, von Dr. Jellinek **81.** 329. 355.
— Schaltung für Fernsprechautomaten, von Koelsch. Telegrapheninspektor **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 37.
— Schaltungen für Verbindungsleitungsverkehr, von Koelsch, Telegrapheninspektor **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 73.
— Schutz von Leitungen gegen veränderliche Fremdströme, von Dreisbach **81.** 368.
— Selen, die Trägheit des ... **81.** 325.
— Störungen in Fernsprechleitungen durch Wechselstrombahnen, von Stein **27.** 844.
— Ein neues System der Verlegung elektrischer Leitungen in Innenräumen **56.** Jahrg. XXIII Beil. 166.
— Der Telegraph Creed, von Henry **81.** 340.
— Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft, Geschäftsbericht der ... **50.** I. Hälfte Handelsnachrichten 130.
— Telegraphenstangen aus Glas, Verwendung von ... in Amerika **66.** 511, **20.** 810.
— Die Telegraphie als technisches Hilfsmittel der Seestrategie **23.** 349.
— Telegraphie und Telephonie mit Wechselströmen auf weite Entfernungen **4.** Jahrg. II 563.
— Die optische Telegraphie der alten Griechen, von Prof. Fischl **71.** **Jahrg.** 1912/13 173.



Deutschland. Ein Telegraphenbeamter haftet für den durch die schuldhaft unterlassene Beförderung eines Telegramms entstandenen Schaden sowohl dem Absender als auch dem Empfänger **57.** Beil. Nr. 1791.
— Telegraphengesetz. Unter Grundstücken im Sinne des § 3 Nr. 3b des Telegraphengesetzes sind nicht nur solche zu verstehen, die grundbuch- und katastermäßig selbständige Grundstücke und Rechtsgegenstände sind **26a.** Bd. XXVIII 424.
— Das Telegraphen-Schulamt in Berlin, von Arnholz, Telegrapheningenieur **8.** 341.
— Das Telegraphen-Versuchsamt in Berlin **27.** 566, **20.** 806.
— Telegraphenwegegesetz, Entschädigungsrecht des Postfiskus nach dem ..., Begriff der »überwiegenden Beteiligung« **15.** Jahrg. VIII 50. 96, **27.** 696, **26a.** Bd. XXVIII 369.
— Telegraphenwegegesetz, Verhältnis des ... § 6 zum Telegraphengesetz § 12 usw. **15.** Jahrg. VIII 76, **27.** 695.
— Die Unfallrente kann einer Telegraphistin, die sich nach dem Unfalle verheiratet hat, nur entzogen werden, wenn die Haftpflichtige nachweist, daß die Heirat mit dem Unfall in keinem ursächlichen Zusammenhange steht **26a.** Bd. XXVIII 440.
— Verlegung von Unterwasserkabeln im Hamburger Hafen, von Wundram, Dipl.-Ing. **27.** 811.
— Warnungsdienst des Observatoriums in Lindenberg für die Luftschiffahrt (Meldung von Gewittern durch die Reichs-Telegraphenanstalten an das Observatorium) **49.** 258, **27.** 830, **15.** Jahrg. VIII 126.
— Wetternachrichtendienst, von Karsunky, Ober-Postinspektor **8.** 411, **49.** 257.
— Zusteilung von Telegrammen durch den Fernsprecher **15.** Jahrg. VIII 94, **34a.** 386.
— Bayern. Das neue Fernamt München **81.** 281. 284. 317, **23.** 358, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 72.
— — Fernsprechreform in Aussicht genommen **81.** 298, **15.** Jahrg. VIII 79, **27.** 778.
— — Das Telegraphenamt München **11a.** 235.

England. Einrichtung von Selbstanschlußämtern **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 50, **4.** Jahrg. II 568.
— Das Fernsprechwesen in England, von Kost, Ober-Postinspektor **8.** 334.
— Gesellschaftsanschlüsse **27.** 597, **15.** Jahrg. VIII 97.
— Telephonnummer als Telegrammadresse, Einführung der ... von der Postverwaltung beabsichtigt **49.** 189, **4.** Jahrg. II 567.
— Verstaatlichung und Entwicklung des Fernsprechwesens **59.** Nr. 1059 S. 3, **27.** 645. 646. 802, **23.** 316, **81.** 309.

Frankreich. Militärtelegraphie **81.** 256. 314. 353.
— Vielfachumschalter für Telegraphenleitungen in Paris **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 61.

Italien. Ausbau des italienischen Telegraphennetzes **80.** 143, **81.** 337.
— Automatische Fernsprechämter in Rom **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 72.

Niederlande. Telegraphengesetzgebung **39.** 147.

Norwegen. Telegraphengesetzgebung **39.** 125.

Österreich. Statistik der Holzsäulen der österreichischen Staatstelegraphenverwaltung **80.** 151, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 72, **81.** 367.
— Tarifermäßigung für nicht eilige Überseetelegramme **15.** Jahrg. VIII 64.
— Die Vorgeschichte der Organisation der Staats-Telegraphenanstalt in Österreich, von Ing. Pawel, Hofrat **80.** 121. 129. 141. 147. 155.

Rußland. Fernsprechwesen und Fernsprechverkehr in Warschau, von Krüger, Telegraphensekretär **8.** 282.
— Verstaatlichung des Fernsprechwesens **71.** Jahrg. 1912/13 184, **27.** 746, **20.** 1112, **15.** Jahrg. VIII 109.

Schweiz. Die Telegraphenverwaltung im Jahre 1911 (Telephonnetz) **23.** 369, **81.** 339.

Türkei. Einrichtung eines Fernsprechnetzes in Constantinopel **4.** Jahrg. II 578.

Afrika. Ein deutsches Kabel über Togo nach Kamerun **19.** 489, **53.** 226, **37.** Bd. XLIV Volkswirtschaftl. Chronik für 1912 342, **20.** 1141, **15.** Jahrg. VIII 109.
— Belgisch Kongo. Telegraphenlinien in der belgischen Kongo-Kolonie, von Dr. Graßmann **71.** Jahrg. 1912/13 171.
— Marokko. Bau von Landtelegraphenlinien, Staatsmonopol für die Errichtung und den Betrieb von Fernsprechanlagen **27.** 566.
— Deutsch Ostafrika. Heliographenverkehr **23.** 359, **49.** 265, **15.** Jahrg. VIII 126.

Afrika. Süd-Rhodesia. Telegraphie und Telephonie im Jahre 1909 **39.** 127.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Fernsprechanschluß für Ozeandampfer in Häfen **27.** 691, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 63, **39.** 168, **49.** 257.

— — Fernsprechstellen auf der Landstraße in Californien (zur Herbeirufung von Hilfe bei Automobil-Unfällen usw.) **56.** Jahrg. XXIII Beil. 137, **71.** Jahrg. 1912/13 135, **80.** 135, **27.** 618.

— — Gesamtübersicht des Bell-Telephonsystems für 1911 (Bericht der American Telephone & Telegraph Co. und der mit ihr vereinigten Gesellschaften), von Vail, Präsident **81.** 257. 295, **27.** 597, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 62.

— — Automatische Privat-Zweig-Vermittlungsanstalten in San Francisco **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 41, **27.** 778.

— — New Yorker Telephonzeitung **27.** 618, **56.** Jahrg. XXIII Beil. 171, **49.** 249, **53.** 258.

Asien. China. Die erste staatliche Fernsprechanlage in Peking **81.** 323, **23.** 343, **54.** 270, **15.** Jahrg. VIII 125.

— — Fernsprechleitungen in Hankau, von Lienemann, Postinspektor **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 32.

— Japan. Die Kabel zwischen Japan und dem Festlande **50.** I. Hälfte 375, II. Hälfte Handelsnachrichten 3, **42.** 1000.

IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Allgemeines. Aethergramm-Versuche in Australien, um die Errichtung von Masten zum Zwecke des Auffangens der drahtlosen Übermittlungen überflüssig zu machen **28.** 467.

— Anordnung zum drahtlosen Fernsprechen nach Marino **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 35, **4.** Jahrg. II 550.

— Antennen für drahtlose Stationen auf Luftschiffen **56.** Jahrg. XXIII Beil. 145, **23.** 334, **81.** 361, **54.** 286.

— Antennen-Widerstand, von Austin **35.** Bd. V 574. 582, **81.** 387.

— Obligatorische Ausrüstung der Seeschiffe mit Einrichtung für Funkentelegraphie, von Thurn, Ober-Postpraktikant **34.** 461, **49.** 233.

— Wirtschaftliche Bedeutung der drahtlosen Telegraphie für Reedereien **56.** Jahrg. XXIII Beil. 137.

— Detektor, neuer dreiteiliger elektrolytischer ... der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie (Telefunken) **27.** 566.

— Der Einfluß der Koppelung bei langsamen ungedämpften Schwingungen, von Subkis **35.** Bd. V 545.

— Einfluß der Sekundärresonanz in funkentelegraphischen Empfangstationen **27.** 667, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 79.

— Die Entwicklung der drahtlosen Telegraphie, von Goldberg **56.** Jahrg. XXIII 629.

— Erdantennen **35.** Bd. V 586. 594, Bd. VI 10, **27.** 615. 726, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 51, **81.** 361.

— Automatische Fixierung drahtloser Telegramme auf große Reichweiten durch den Morseschreiber (Erfindung des Ingenieurs Schneider) **66.** 575.

— Die neusten Fortschritte auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, von Ferrié, Kommandant, **4.** Jahrg. II 500, **20.** 1009, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 74.

— Der Freiballon als Empfangstation für drahtlose Telegraphie, von Ludewig, **35.** Bd. VI 48.

— Die Funkentelegraphie im Eisenbahndienst (Eisenbahn-Fähranlage Saßnitz-Trälleborg mit den funkentelegraphischen Anlagen, Verhütung von Eisenbahnunfällen) **80.** 131, **49.** 200, **84.** 739, **27.** 691, **81.** 338, **23.** 351.

— Funkentelegraphie auf See, von Bredow, Direktor der Gesellsch. f. d. T. **50.** I. Hälfte Handelsnachrichten 160, **35.** Bd. V 636, **80.** 161.

— Die Funkentelegraphie im öffentlichen Verkehr, von Thurn **65.** Jahrg. XIV 662.

— Die Funkentelegraphie im italienisch-türkischen Kriege **15.** Jahrg. VIII 98, **49.** 257, **81.** 384.

— Eine neue Geheimschrift besonders für die drahtlose Telegraphie **66.** 501.

— Hochfrequenzapparate für drahtlose Telegraphie und Telephonie, von Alexanderson **27.** 659.

— Hochfrequenzmaschine zur direkten Erzeugung elektrischer Wellen für drahtlose Telegraphie und Telephonie, neue Erfindung des Grafen Arco **80.** 135, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 44. 79, **20.** 936, **81.** 323, **66.** 686, **27.** 830.

Allgemeines. Internationale Konferenz für Funkentelegraphie in London **82.** 327. 371, **81.** 255. 282. 339, **27.** 598. 619. 647. 691. 778. 854, **71.** Jahrg. 1912/13 135. 183, **23.** 286. 295. 324. 334, **53.** 252, **34.** 477. 526, **80.** 129. 143. 159, **66.** 532. 598, **59.** Nr. 1059 S. 2, **15.** Jahrg. VIII 65. 89, **20.** 892. 936. 1009. 1040, **39.** 128. 165, **4.** Jahrg. II 574, **49.** 232, **54.** 252.
— Landesaufnahme mit Hilfe der Funkentelegraphie **27.** 855.
— Löschfunkenstrecke für enge Koppelung, von Boas **35.** Bd. V 563.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie **35.** Bd. VI 70, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 79.
— Luftschiffstation nach dem System »Telefunken« **66.** 573.
— Messung der Funkendämpfung, Apparat zur ... **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 64.
— Drahtlostelegraphischer Orientierungs- und meteorologischer Beratungsdienst für die Luftschiffahrt, von Dieckmann **35.** Bd. VI 51.
— Patentstreitigkeiten (Nichtigkeitsklagen der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, der Marconi-Gesellschaft usw.) **27.** 567. 692. 855.
— Die Photographie drahtloser Depeschen (Erfindung von Marconi) **49.** 258, **66.** 710.
— Polarlicht, Einwirkung des ... auf drahtlose Übermittlung **56.** Jahrg. XXIII Beil. 139, **27.** 567, **23.** 295, **66.** 665, **49.** 264.
— Über einige Schwingungsvorgänge in einem System von drei miteinander gekoppelten Kondensatorkreisen, von Müller **35.** Bd. VI 13.
— Sonnenfinsternis und drahtlose Telegraphie **35.** Bd. V 621, **23.** 293, **27.** 647. 667, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 51, **66.** 620.
— Sonnenlicht, Einfluß des ... auf die Funkentelegraphie **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 72.
— Der heutige Stand der drahtlosen Telegraphie (Vortrag des Grafen Arco) **35.** Bd. V 603.
— Die rechtliche Stellung der Kapitäne zu den Bordtelegraphisten **34.** 465. 656, **15.** Jahrg. VIII 64, **20.** 1040.
— Über Stoßerregung bei zahlreichen Partialentladungen, von Rohmann, **35.** Bd. V 598.
— Strahlung von Antennen, von Fischer **35.** Bd. V 582.
— Taschenapparat für drahtlose Telegraphie (Erfindung des Franzosen Thibault) **49.** 265.
— Telefunken-Kompaß **35.** Bd. VI 85.
— Drahtlose Telegraphie in den deutschen Kolonien, von Dr. Roscher **19.** 554, **27.** 598, **35.** Bd. VI 94.
— Die drahtlose Telegraphie in ihrer Anwendung für den Zeitdienst, die Schiffahrt und für Karten-Vermessungen **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 34.
— Drahtlose Übermittlung von Handschriften, Zeichnungen usw. (Erfindung des Ingenieurs Francesco de Bernocchi) **66.** 577, **80.** 159, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 63, **49.** 249.
— Wellenförmige Übertragung des Starkstroms für Licht- und Kraftzwecke nach dem Prinzip der drahtlosen Telegraphie (Erfindung des Ingenieurs Döring) **66.** 731.
— Experimentelle Untersuchungen aus dem Grenzgebiete zwischen drahtloser Telegraphie und Luftelektrizität **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 48.
— Die gegenwärtige Verbreitung der Stationen für drahtlose Telegraphie, von Behner, Oberingenieur **71.** Jahrg. 1912/13 127, **23.** 314, **81.** 350.
— Versuche über gerichtete drahtlose Telegraphie, von Kiebitz **35.** Bd. VI 1.

Deutschland. Bestimmungen über Wahrung des Telegraphengeheimnisses bei Bordstationen (rechtliche Stellung der Bordtelegraphisten zu den Kapitänen, der Reichs-Postverwaltung usw.) **27.** 691.
— Obligatorische Einführung der drahtlosen Telegraphie auf deutschen Schiffen **50.** I. Hälfte Handelsnachrichten 152, **82.** 343, **39.** 143, **49.** 233. 241, **15.** Jahrg. VIII 97. 110, **81.** 367, **34.** 656.
— Funkentelegraphie auf den Zeppelinluftschiffen **15.** Jahrg. VIII 52, **27.** 721.
— Die deutschen funkentelegraphischen Küstenstationen **71.** Jahrg. 1912/13 183.
— Nauener Funkenstation, Umsturz des Telefunkenturmes, von Thurn **65.** Jahrg. XIV 664, **15.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 35, **66.** 511. 554, **20.** 810. 936, **49.** 225, **39.** 168.

Deutschland. Seeschiffahrt und drahtlose Telegraphie (Sicherheitsmaßnahmen für die überseeische Personenbeförderung, Beratungen im Reichsamte des Innern) **27.** 667, **29.** 1010, **54.** 253.

— Rechtliche Stellung der Kapitäne zum Bordtelegraphisten **34.** 565. 623.

— Die Telefunkenstation der Schütte-Lanz-Gesellschaft bei Rheinau (Baden) **56.** Jahrg. XXIII Beil. 672, **27.** 830.

— Die funkentelegraphische Verbindung Deutschlands mit seinen Kolonien, von Thurn, Ober-Postpraktikant **42.** 940, **66.** 604.

— Versuchstation für Funkentelegraphie bei Güstrow **81.** 298.

— Die radiotelegraphischen Zeitsignale der Funkenstation Norddeich, von Capelle, Korvettenkapitän a. D. **2.** 420.

Dänemark. Einrichtung der drahtlosen Telegraphie auf Dampfern und Fähren der Staatsbahnen **27.** 721.

England. Errichtung eines Denkmals für den mit der »Titanic« untergegangenen Telegraphisten Philipps angeregt (gleichsam als erstes Denkmal für drahtlose Telegraphie), Aufstellung in einer großen Hafenstadt in Aussicht genommen **81.** 283, **80.** 135.

— Herstellung eines weltumspannenden drahtlosen Telegraphennetzes **66.** 488. 604, **71.** Jahrg. 1912/13 184, **27.** 692. 720. 746.

Frankreich. Funkentelegraphennetz, Herstellung eines ... durch Verbindung mit den Kolonien **27.** 620. 830, **23.** 351, **81.** 366.

— Drahtlose Telegraphie auf Fischereifahrzeugen **81.** 324.

Italien. Erlaß einer neuen Funken-Telegraphenordnung **23.** 343, **80.** 180, **15.** Jahrg. VIII 109, **81.** 365.

— Drahtlose Telegraphie und Telephonie **44.** II. Hälfte 2264, **81.** 255, **20.** 809, **23.** 295, **49.** 200, **15.** Jahrg. VIII 79, **27.** 721, **39.** 168.

Österreich. Staatliche Bordtelegraphenämter **27.** 620. 721, **34.** 497. 565, **23.** 306, **15.** Jahrg. VIII 79, **80.** 159, **49.** 234.

Portugal. Errichtung von Funkentelegraphenstationen durch die Marconigesellschaft **15.** Jahrg. VIII 97.

Spanien. Funkentelegraphie, obligatorische Ausrüstung der spanischen Handelsschiffe mit Apparaten für Funkentelegraphie **23.** 316, **71.** Jahrg. 1912/13 183, **4.** Jahrg. II 550, **15.** Jahrg. VIII 98.

Afrika. Funkentelegraphenstationen in den deutschen Kolonien **23.** 295. 334, **49.** 200. 242. 265, **15.** Jahrg. VIII 79, **85.** 344, **27.** 721, **54.** 253, **81.** 354, **66.** 710.

— Belgisch Kongo. Ausdehnung der drahtlosen Telegraphie **49.** 241.

— Liberia. Eröffnung zweier Funkentelegraphenstationen in Monrovia **23.** 351, **81.** 366, **15.** Jahrg. VIII 126.

Amerika. Errichtung von drahtlosen Stationen auf der Landenge von Panama von der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika in Aussicht genommen **15.** Jahrg. VIII 110, **81.** 367.

Amerika. Argentinien. Staatsmonopol der Funkentelegraphie **71.** Jahrg. 1912/13 235.

— Canada. Herstellung funkentelegraphischer Verbindungen **27.** 746.

— Vereinigte Staaten von Amerika. Herstellung eines Weltnetzes von Funkentelegraphenstationen von der Regierung beabsichtigt **42.** 794, **27.** 567. 619, **15.** Jahrg. VIII 97, **49.** 258.

— — Radiogesetzgebung in den Vereinigten Staaten von Amerika **81.** 254, **27.** 619. 855, **66.** 554, **23.** 322.

— — Versuche der Heeresverwaltung mit kombinierter Leitungs- und Funkentelegraphie **27.** 691.

Asien. Cochinchina. Errichtung von Stationen für drahtlose Telegraphie **27.** 692.

— Britisch Indien. Errichtung von Funkenstationen in Kalkutta, Allahabad, Delhi usw. **27.** 692.

— Niederländisch Indien. Telefunkenstationen (von der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie in Berlin errichtet) **15.** Jahrg. VIII 80, **81.** 355, **20.** 1039, **27.** 831.

— Japan. Stationen für drahtlose Funkentelegraphie **42.** 1145.

Australien. Südsee-Kolonien, Bau und Betrieb von Funken-Küstenstationen durch die Deutsche Telefunken-Gesellschaft und durch die Deutsch-Niederländische Telegraphen-Gesellschaft **34.** 407, **50.** I. Hälfte Handelsnachrichten 187, **15.** Jahrg. VIII 79, **27.** 692, **71.** Jahrg. 1912/13 183, **23.** 335, **49.** 234, **81.** 338, **35.** Bd. VI 93.

— Neuseeland. Verstaatlichung der drahtlosen Telegraphie **27.** 647.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 21. BERLIN, NOVEMBER. **1912.**

Die Postverladestelle am Hauptbahnhof in Leipzig.

Von Postrat Berg in Leipzig.*)

Mit der Erbauung des Hauptbahnhofs in Leipzig, der nach seiner Vollendung im Jahre 1915 den Personenverkehr der sechs alten Bahnhöfe zusammenfassen wird, mußten, wie bereits im Archiv 1903, S. 747, bei der Darstellung der geplanten Bahnhofsbauten berichtet worden ist, die Postanlagen für den Bahnhofsbetrieb in Leipzig von Grund aus neu gestaltet werden. Nachdem der Plan für den Zentralbahnhof feste Form angenommen hatte, begannen 1901 die Beratungen zwischen den beteiligten Behörden (preußische und sächsische Eisenbahn, Post, Stadtverwaltung Leipzig) über die Unterbringung des Postbetriebs. Es handelte sich in der Hauptsache um zweierlei: Ersetzung des Postgebäudes für das Postamt 2 am Dresdener Bahnhofe, das dem neuen Hauptbahnhofe Platz machen mußte, durch einen Neubau möglichst nahe am Hauptbahnhof und Errichtung einer besonderen Postverladestelle. Diese war, wie bereits im Aufsatze von 1903 erörtert ist, notwendig, weil die gesamte Leipziger Paketmenge, die sich früher auf sechs Bahnhöfe verteilte, künftig auf einer einzigen Stelle zusammenfließt und wegen ihres großen Umfanges nicht in den Personenhallen des Hauptbahnhofs bearbeitet werden kann. Außerdem strebten die Eisenbahnverwaltungen dahin, den Personenbahnhof vom Päckereiverkehr der Post freizuhalten. Nach einer Reihe von Unterhandlungen mit den genannten Verwaltungen über die gemeinschaftlichen Angelegenheiten der Neuanlage, insbesondere die Platzfrage, den Grunderwerb, die Schaffung von Zufahrtstraßen, die Beiträge zu den Straßenbaukosten (Anliegerbeiträge), die Schienenanschlüsse,

*) Unter Mitarbeit des Regierungsbaumeisters Hubrig für die Maschinenbeschreibung.

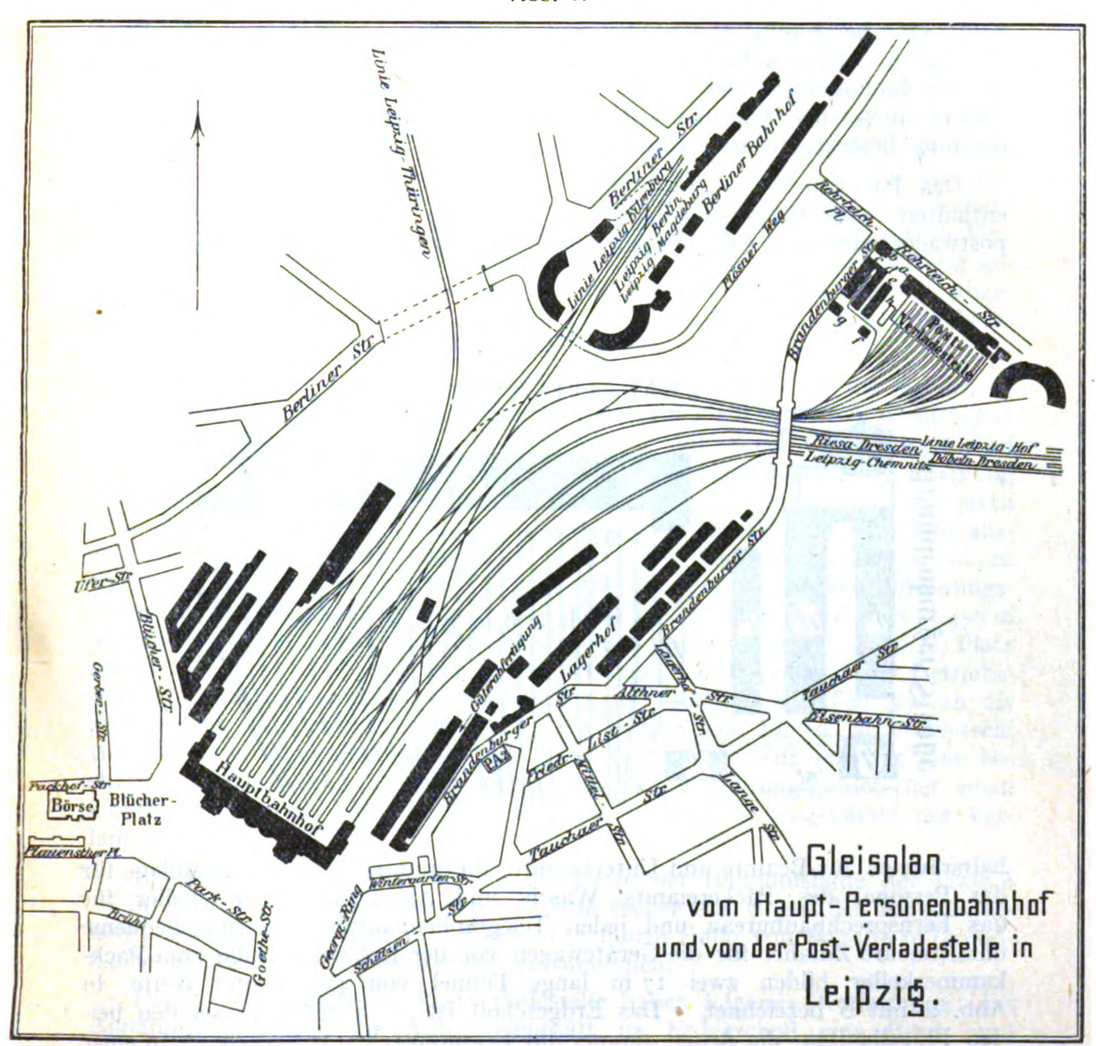
die Rangiergebühren, die Tunnelverbindung von dem neuen Postamte 2 zum Hauptbahnhof usw., kam darüber der grundlegende Vertrag vom $\frac{\text{25./31. August}}{\text{29. September}}$ 1904 zustande.

Von den beiden Hauptplänen hat die Postverwaltung zuerst den Neubau des Postamts 2 ausgeführt und im südlichen Teile der Brandenburger Straße (Abb. 1) mit einem Gesamtaufwande von rund $1^1/_2$ Millionen Mark für Bau, Grunderwerb usw. ein stattliches und geräumiges Dienstgebäude errichtet, das 1908 in Benutzung genommen worden ist. Der Tunnel unter der Brandenburger Straße hindurch nach dem Hauptbahnhofe wird in dem auf Bahngelände fallenden Teile zugleich mit den Eisenbahnbauten ausgeführt und erst mit deren Vollendung benutzbar; nach Fertigstellung des Tunnels wird das Postamt 2 auf diesem Wege vor allem die zahlreichen und umfangreichen Briefposten, die aus seiner bedeutenden Briefabfertigung hervorgehen, an die Bahnposten schaffen. Der andere Hauptplan, die Erbauung der Postverladestelle, ist 1905 in Angriff genommen worden. Auch diese ausgedehnte Anlage ist nunmehr fertiggestellt, so daß seit Frühjahr 1912 der Postverkehr von den alten Einzelbahnhöfen in dem Umfang auf die Postverladestelle übergeführt werden kann, wie es die Umgestaltung der Post- und Eisenbahnbetriebsverhältnisse, insbesondere auch die Beseitigung der Einzelbahnhöfe, erfordert. Als erste Besiedelung der neuen Verladestelle ist am 1. Februar 1912 der Teil des Thüringer Verkehrs, der sich außerhalb der Bahnsteige abwickelte, dahin übergegangen, am 1. Mai 1912 ist der andere Teil, am 24. September 1912 der Magdeburger Verkehr gefolgt und seit dem 1. Oktober 1912 wird auch der Berliner und der Bayerische Verkehr bei der neuen Postverladestelle abgewickelt. Das Ladegeschäft des jetzigen Dresdener Bahnhofs soll zum 1. Februar 1913 und der Eilenburger Verkehr am 1. Mai 1914 von der Verladestelle aufgenommen werden. Die Namen dieser zahlreichen Bahngebiete, die zum Teil von starkem Verkehr durchflutet sind, deuten schon darauf hin, daß in der Postverladestelle ein Sammelbecken für einen Massenverkehr geschaffen werden mußte. Wie bedeutend dieser ist, war schon 1903 durch beachtenswerte Zahlen angegeben; seitdem ist noch die damals vorausgesagte Steigerung eingetreten. Im letzten Jahre sind allein in Leipzig 10,4 Millionen Pakete aufgegeben worden und 4,8 Millionen Pakete für Leipzig Ort eingegangen; dazu kommt der außerordentlich starke Durchgangsverkehr, der — jedes Paket nur einmal gerechnet — sich jetzt auf rund 100 000 Stück täglich beläuft. Diesem großen Verkehr mußte die Verladestelle angepaßt werden. Als Bauplatz ist das schon 1903 in Aussicht genommene Gelände 1 500 m nordöstlich vom Hauptbahnhofe benutzt worden. Es schiebt sich verhältnismäßig günstig zwischen die Gleisbündel der sächsischen und der preußischen Bahnen ein (Abb. 1). Die Fläche der Verladestelle ist rund 58 000 qm groß. Die reinen Grunderwerbskosten dafür belaufen sich auf 777 000 ℳ, daneben sind noch Anliegerbeiträge von fast 200 000 ℳ an die Stadt Leipzig zu entrichten gewesen für die Herstellung der beiden neuen Straßen, die das Postgrundstück im Norden und Westen begrenzen, nämlich die Rohrteichstraße und die Brandenburger Straße (früher Oststraße). Im übrigen erforderte der Bauplatz namhafte Aufwendungen für Erdaufschüttungen; unter den Gebäuden und Höfen kosteten sie 70 000 ℳ, unter den Gleisen und Bahnsteigen reichlich $^1/_4$ Million. Am 10. Juli 1905 konnte mit dem Bau der Dienstgebäude begonnen werden. Ihre Errichtung erforderte rund 1,7 Millionen Mark; dazu kommen die Kosten für die Bahnsteighallen und die Bahnsteigbefestigungen mit 437 000 ℳ, ferner die besonderen Ausgaben für die eingebauten Maschinenanlagen, die

sich einschließlich Zentralheizung, Beleuchtung, Aufzüge und Krane auf rund 375 000 ℳ stellen, und schließlich die Kosten für die Gleisanlagen zum Anschlagswerte von 334 000 ℳ. Die gesamten Kosten für die Verladestelle betragen also fast $4^1/_4$ Millionen Mark.

Die Einteilung des Postgrundstücks ist aus der Abb. 2 ersichtlich.

Abb. 1.



Auf dem Grundstücke haben Platz erhalten

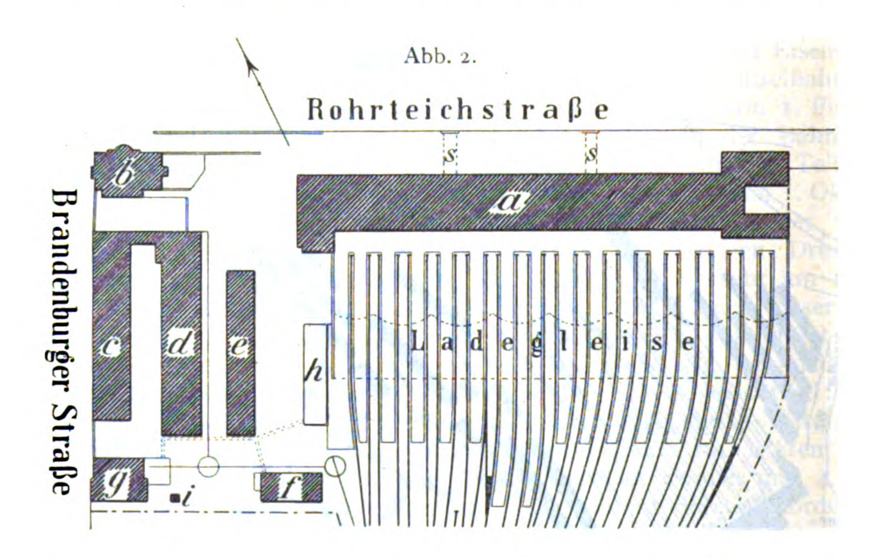
1. das Packkammergebäude mit den Bahnsteighallen *(a)*,
2. das Annahmegebäude *(b)*.
3. das Werkstättengebäude (Telegraphenzeugamt) *(c)*,
4. das Lager- und Verwaltungsgebäude (Telegraphenzeugamt) *(d)*,
5. das Wagenhaus *(e)*,
6. das Beutelschüttelwerk *(f)*,
7. das Kraft- und Lichtwerk *(g)*.

Bei *h* wird eine Packkammererweiterung für den Weihnachtsverkehr aufgestellt werden; *i* ist der Kühlturm für das Maschinenwasser.

Sämtliche Gebäude sind der Hauptsache nach in Ziegelbau ausgeführt und außen mit Rauputz bekleidet. Soweit es der schlichte Nutzbau zuließ, sind die Baulichkeiten dem neuzeitlichen Landhauscharakter angepaßt worden. Der Innenbau des Lager- und Verwaltungsgebäudes (Nr. 4), ferner die Kellerdecke und die erste Geschoßdecke des Packkammergebäudes sind aus Eisenbeton hergestellt, ebenso die beiden seitlichen Abschlußwände der Bahnsteighallen. Eine natürliche Gründung ist nur bei dem östlichen Flügelbau des Packkammergebäudes möglich gewesen, sonst sind die Baulichkeiten auf Senkbrunnen, das Wagenhaus (Nr. 5) auf Betonpfählen gegründet. Die Bedachung besteht aus naturroten Biberschwänzen.

Das Packkammergebäude (Nr. 1) wird im Kellergeschosse hauptsächlich enthalten: eine Heizkesselanlage, die Ladestelle mit Aufzug für die Bahnpostwagenbatterien, eine ausgedehnte Speiseanstalt mit getrennten Aufent-

Abb. 2.



haltsräumen für Beamte und Unterbeamte, die umfangreiche Kleiderablage für das Personal des Päckereiamts; Wasch- und Aborträume, Gerätekeller für das Fernsprechbaubureau und jeden Telegraphenbauführer. Eine bequeme unmittelbare Zufahrt für die Gerätewagen von der Rohrteichstraße zum Packkammerkeller bilden zwei 17 m lange Tunnel von 4 m lichter Weite, in Abb. 2 mit *S* bezeichnet. Das Erdgeschoß ist — abgesehen von den beiden Flügelbauten, die Arbeitszimmer für Beamtenstellen enthalten — in einer Größe von 3 282 qm als eine einzige Packkammer ausgebildet. Das Obergeschoß ist zu Bureauräumen für das Bahnhofpostamt (Leipzig 18), für das Bahnpostamt Nr. 32 und das Fernsprechbaubureau eingerichtet. Außerdem wird es 27 Übernachtungsräume zu ein und zwei Betten für das auswärtige Bahnpostpersonal enthalten. Zur weiteren Fürsorge für dieses Fahrpersonal sind dort Waschräume, ein Kochraum, ein Tagaufenthaltsraum, ein Putzraum, ein Vorratsraum für Wäsche usw. vorgesehen. Die Flügelbauten enthalten im 3. Geschosse Wohnungen für den Vorsteher des Bahnhofspostamts, einen Maschinisten und drei Unterbeamte.

Vor der langgestreckten Nordseite des Packkammergebäudes an der Rohrteichstraße entlang läuft eine 17 m breite Auffahrtrampe. Hier werden die Postpäckereien aus den Auflieferungsämtern in der Stadt angebracht und die mit den Eisenbahnen angekommenen Sendungen an die Bestellämter abgerollt. Die Postgüter werden zum großen Teile nicht durch Güterposten mit Pferdebespannung, sondern durch eigene elektrische Kraftwagen befördert. Im Frühjahre 1912 waren zwei solche Wagen zur Probe und zur Gewinnung eines Urteils über den zu wählenden Typ in Betrieb genommen, jeder zu 30 Zentnern Nutzlast; weitere sieben im Sommer 1912 eingestellte Wagen sind auf 40 Zentner Nutzlast eingerichtet worden. Anfang Oktober 1912 waren zusammen 26 Postkraftwagen der bezeichneten Art in Leipzig vorhanden; davon sind 20 für den regelmäßigen Dienst und 6 als Aushilfe bestimmt. Bei der ersten Planung der Postverladestelle war für die Beförderung der Postgüter von und nach der Stadt die Benutzung der Straßenbahn beabsichtigt worden. Über diesen Vorschlag haben mehrere Jahre Verhandlungen mit den Straßenbahngesellschaften und der Stadtverwaltung geschwebt. Der Plan wurde indes im Jahre 1909 aufgegeben, als die allgemeinen Erfahrungen dahin wiesen, daß in dem Kraftwagen ein beweglicheres und empfehlenswerteres Lastenfahrzeug gegeben sei.

Der langgestreckten Südfront des Packkammergebäudes ist die eigentliche Postverladestelle mit ihren Bahnsteighallen und dem Gleisfeld unmittelbar vorgelagert und angegliedert. Die Verbindung bildet ein 180 m langer und 8 m breiter Querbahnsteig, von dem sich die 16 Verladebahnsteige rechtwinklig abzweigen. Von diesen sind zwei je 100 m, 13 je 75 m und einer nur 50 m lang. Die Bahnsteige sind in ihren ersten 50 m durch 8 in Eisenbau ausgeführte Bahnsteighallen überdacht. In diese Ladeanlage hinein führen 29 Postgleise, die sich von dem sächsischen und dem preußischen Zuführungsgleise fächerartig abzweigen. Die Ladestelle bietet somit $29 \times 50 = 1\,450$ m überdachte Laderampen und mit den offenen Verlängerungen 2 250 m Platz zur laderechten Aufstellung von Bahnpostwagen. Entsprechend der Betriebsteilung im Hauptbahnhof ist auch von den Postgleisen ein Teil (17) an die preußischen, der andere Teil (12) an die sächsischen Linien angeschlossen. Innerhalb der Postverladestelle dient jedes Gleis von vornherein für eine bestimmte Kursrichtung. Abb. 3 bietet von den Zuführungsgleisen her einen Überblick über die Verladehallen und die meisten Nebengebäude der Verladestelle.

Erwähnt sei noch, daß an der Westseite der Bahnhofshalle der Platz *h* — in Abb. 2 — vorgerichtet ist, um eine früher auf einem der Einzelbahnhöfe verwendete, in Stein und Eisen ausgeführte Halle von 60×15 m Grundfläche als Packkammererweiterung aufzunehmen.

Die Nebengebäude der Postverladestelle haben folgende Bestimmung: das Annahmegebäude (*b* der Abb. 2) enthält im Erdgeschoß eine Brief- und Paketannahmestelle, damit die Anwohner der Gegend dort ihre Postsachen aufliefern können und besonders die Leipziger Geschäftswelt Gelegenheit hat, verspätet fertiggestellte Päckereien noch auf die nächsten abgehenden Züge zu bringen. Im zweiten Geschosse liegt die Dienstwohnung des Vorstehers vom Bahnpostamt 32 und im dritten Geschoß eine Wohnung für den Vorsteher des Telegraphenzeugamts. Aus Raummangel in den Dienstgebäuden der Innenstadt war nämlich die anderweitige Unterbringung des Telegraphenzeugamts zur Notwendigkeit geworden, und darum ist auf dem Gelände der Postverladestelle ein neues vollständiges Heim dafür mitgeschaffen worden. Zwei lange Häuser parallel zur Brandenburger Straße enthalten die Werk-

stätten und Lagerräume für das Telegraphenzeugamt. Im Werkstättengebäude (*c* der Abb. 2) sind die Schmiede, die Schlosserei, die Apparatreparaturstelle und die Tischlerei des Telegraphenzeugamts untergebracht. Die Werkstätten sind mit neuzeitlichen Arbeitsmaschinen ausgerüstet, die sämtlich elektrisch betrieben werden, zum Teil in Gruppen und zum Teil einzeln. Das Lager- und Verwaltungsgebäude (*d*) bildet in seinem Hauptteil einen dreigeschossigen Speicher für Telegraphenmaterialien aller Art; für die großen Kabeltrommeln sind besondere Kabelkeller eingebaut. Ein über zwei Drehscheiben hinweg bis an das Haus führendes Eisenbahngleis gestattet die Beförderung der Materialien in Eisenbahnwagen bis an das Gebäude; zur Bewegung der Wagen dient ein elektrisch betriebenes Spill. Das Mittelschiff des Lagerhauses bestreicht ein Dreimotoren-Laufkran von 4,57 m Spannweite und 4 t Tragfähigkeit. Im Nordteile des Gebäudes sind die Verwaltungsräume des Telegraphenzeugamts vorgesehen. Außerdem enthält dieses Gebäude, ebenso wie das Werkstättengebäude, eine Unterbeamtendienstwohnung und im Kellergeschoß eine Brausebadanlage mit 11 Zellen.

Das dritte parallel verlaufende Gebäude (*e*) dient mit 13 Einfahrttoren

Abb. 3.



zur Unterstellung der Päckereikraftwagen; durch jedes Tor können zwei, zusammen mithin 26 Fahrzeuge unterkommen. Außerdem ist in dem Hause eine Reparaturwerkstatt für die Wagen und eine Ladestelle für ihre Sammlerbatterien vorgesehen.

An der Südseite des Hofes liegt das Beutelschüttelwerk (*f*). Im Erdgeschosse sind die Reinigungsmaschinen untergebracht, im Dachgeschoß Umkleideräume für Unterbeamte eingerichtet; der Keller des Gebäudes ist als Abstellraum für die Privatfahrräder des Personals bestimmt. Im Beutelschüttelwerke sind zur Entstaubung der Briefbeutel zwei große Sackschüttelmaschinen aufgestellt, von denen jede eine zwölfkantige Eisenblechtrommel von 3 000 mm Durchmesser und 1 600 mm Breite enthält. Die Leistung jeder Maschine ist so bemessen, daß stündlich 400 Beutel entstaubt werden können. Die zum Beutelschüttelwerke gehörende Waschküche enthält eine Doppeltrommelwasch- und Spülmaschine, eine Zentrifugal-Trockenmaschine, einen Kulissentrockenapparat mit acht hängenden ausfahrbaren Schiebern von je 2,4 m Länge und 1,8 m Höhe zum Trocknen der gewaschenen Beutel, verschiedene Einweichbottiche und die erforderlichen Wäschebeförderungskarren. Zur Erzeugung des Dampfes für die Wascheinrichtungen

dient ein Quersiederdampfkessel von 10 qm feuerberührter Heizfläche für 3 Atm. Betriebsdruck. Die Sackschüttelmaschinen und Wäschereimaschinen werden durch einen 26-PS-Motor angetrieben, der im Beutelschüttelwerk aufgestellt ist. In der Beutelstopferei sind fünf elektrische mit Einzelantrieb ausgerüstete Stopfmaschinen vorgesehen.

Westwärts nach der Brandenburger Straße reiht sich das Kraft- und Lichtwerk (*g*) der Verladestelle an; in diesem ist auch eine Wohnung für einen Maschinenwärter eingerichtet. Der Licht- und Kraftstrom für die gesamten Anlagen der Postverladestelle wird diesem reichseigenen elektrischen Kraftwerk entnommen. Hier sind vorläufig zwei liegende Zweizylinder-Dieselmaschinen (Dreilagermaschinen), die je 120 PS leisten, aufgestellt worden. Der Maschinenraum ist jedoch von vornherein so groß bemessen, daß noch genügend Platz für ein drittes Aggregat vorhanden ist, das Anfang 1913 mit 20 PS hinzukommen wird. Die Antriebsmaschinen werden mit Steinkohlenteeröl unter Zusatz von Zündöl (Paraffinöl) betrieben und sind mit verlängerter Schwungradwelle und Außenlagerbock ausgeführt zur unmittelbaren Kupplung mit Gleichstrom-Nebenschluß-Dynamomaschinen von je 80 KW, die den elektrischen Strom im Zweileiter mit einer Spannung von rund 230 Volt erzeugen. Die Verwendung des verhältnismäßig billigen Steinkohlenteeröls als Treiböl ist von günstigem Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit der Kraftanlage.

Die rund 22 m lange Maschinenhalle wird durch einen für Handbetrieb eingerichteten Laufkran von 10 t Nutzlast bestrichen. Eine auf dem unteren Flansche eines Kranhauptträgers bewegliche Hilfslaufkatze für eine Tragkraft von 1 500 kg dient zum Fortbewegen leichter Maschinenteile, während zum Heben schwerer Teile die Hauptlaufkatze benutzt wird.

Da das zur Verfügung stehende Grundwasser wegen seiner großen Härte als Kühlwasser für die Dieselmaschinen nicht geeignet ist, muß zu diesem Zwecke städtisches Leitungswasser verwendet werden. Im Interesse eines wirtschaftlichen Betriebs wird aber das Kühlwasser, das die Maschinen mit etwa + 55° C. verläßt, in einem Kaminkühler zurückgekühlt und wieder verwendet. Der Kaminkühler ist imstande, stündlich 15 cbm Wasser abzukühlen. Diese hohe Leistung ist in Rücksicht auf die dritte Maschine für die Erweiterung der Kraftanlage gewählt worden.

Durch die Maschinenfundamente und die Wände des Maschinenraums wird ein natürlicher Keller gebildet, in dem, neben den Auspuff- und Druckluftkesseln sowie den vielen Rohrleitungen für die Maschinen, auch zwei Kühlwasserpumpen untergebracht sind. Die Pumpen werden durch je einen Elektromotor von 6 PS angetrieben. Jede von ihnen kann stündlich 15 cbm Wasser bei einer manometrischen Förderhöhe von 40 m fördern. Ein Pumpenaggregat dient stets als Aushilfe. Die Schieber in den Saug- und Druckleitungen sind daher so angeordnet, daß ein Wechsel beim Arbeiten der Pumpen möglich ist. Das Kühlwasser wird, soweit es nicht aus der städtischen Leitung ersetzt werden muß, dem Kühlturmbehälter entnommen und durch eine der Pumpen den Maschinen zugedrückt. Von da aus gelangt es in einen über dem Maschinenraume befindlichen Warmwasserhochbehälter von 4 cbm Inhalt. Dieser gibt das erforderliche Wasser für die aus 11 Zellen bestehende Brausebadanlage im Keller des Lagergebäudes ab, während das übrige Wasser von diesem Behälter aus durch eine Überlaufleitung zur Rückkühlung in den Kühlturm gelangt, von wo aus erneut der Kreislauf beginnt. Neben dem Warmwasserhochbehälter ist ein an die städtische Wasserleitung angeschlossenes Schwimmkugelgefäß von rund 100 l Inhalt aufgestellt. Von hier aus wird

das kalte Wasser den Brausen zugeführt, damit der Warmwasser- und Kaltwasserzufluß stets unter dem gleichen Drucke erfolgt. Auf diese Weise wird eine gute Mischung ermöglicht und die Gefahr ausgeschlossen, daß das städtische Leitungswasser infolge höheren Druckes durch die Brauseanschlüsse in den Warmwasserhochbehälter gelangen kann.

Im Erdgeschoß an der Nordostseite des Maschinenhauses liegen verschiedene Nebenräume, von denen der eine als Aufenthaltsraum für die Maschinisten, der andere als Lagerraum für Öl- und Putzmaterialien sowie Maschinenersatzteile, der dritte als Reparaturwerkstatt und der vierte als Batterieraum eingerichtet ist. Unter den ersten drei Räumen befindet sich der etwa 6 m tiefe Heizkeller, in dem zwei Niederdruck-Flammrohr-Siederohrkessel von je 45 qm feuerberührter Heizfläche aufgestellt sind. Ein parallel zur südwestlichen Grenze des Postgrundstücks laufendes Gleis ermöglicht bis an das Kraftwerk heran die Zuführung der Eisenbahnwagen, aus denen das Treiböl und die Kohlen unmittelbar in die vor dem südöstlichen Giebel des Kraftwerkes unterirdisch angeordneten Lagerräume gelangen können.

Als System für die Stromverteilung ist das Gleichstrom-Dreileitersystem mit einer Spannung von 2 · 110 Volt gewählt worden. Für die Wahl dieser Spannung war einerseits maßgebend, daß dem Netze auch der Strom zum Laden der Sammler für die elektrischen Kraftwagen entnommen werden soll, die bei einer Betriebspannung von rund 80 Volt eine höchste Ladespannung von annähernd 110 Volt erfordern, während anderseits die Ausdehnung des Beleuchtungs- und Kraftnetzes eine höhere Spannung erfordert, um zu große Leitungsquerschnitte zu vermeiden.

Zur Teilung der Maschinenspannung von 220 Volt und zum Ausgleich ungleichmäßig belasteter Netzhälften wird außer einer Sammlerbatterie ein Ausgleichaggregat verwendet, bestehend aus zwei Elektromotoren mit einer dazwischen gekuppelten Dynamo. Diese dient als Zusatzmaschine zum Aufladen der Batterie. Mit Rücksicht darauf, daß die Batterie bei plötzlich auftretender Störung an einer Betriebsmaschine für kurze Zeit den gesamten Strombedarf decken soll, ist ein Typ für schnelle Entladung gewählt worden, und zwar mit einer Kapazität von 370 Ampere-Stunden bei einstündiger Entladung. Das Regeln der Zellenzahl erfolgt für beide Batterienhälften durch je einen geraden Einfachzellenschalter.

Die in Flurhöhe aufgestellte und in die nordöstliche Längswand der Maschinenhalle eingebaute Maschinenschalttafel ist aus weißem Marmor mit eiserner Umrahmung in einfach verzierter, aber geschmackvoller Ausführung hergestellt. Den oberen Abschluß der Umrahmung bildet ein kräftig wirkender Aufsatz, in dem eine Uhr mit elektrischem Aufzuge vorgesehen ist. Alle Meßinstrumente sind auf der Schalttafel versenkt angeordnet und die Schaltapparate mit hinter der Schaltwand liegenden Kontakten versehen.

Die Zellenschalter sind auf einer besonderen Schalttafel in unmittelbarer Nähe des Batterieraums angebracht und können von der Maschinenschalttafel aus durch eine elektrische Fernsteuerung betätigt werden.

Die Hauptverteilungsleitungen für die Stromzuführung nach den einzelnen Gebäuden der Postverladestelle sind an die Hauptverteilungstafel im Schaltraume des Kraftwerkes angeschlossen und ausschließlich als eisenbandarmierte, asphaltierte Einleiterkabel in die Erde verlegt worden. Die Speisekabel führen zu Unterverteilungstafeln, die in den einzelnen Gebäuden und Hallen angebracht sind.

Das ausgedehnte Gleisfeld wird durch 12 Excello-Flammenbogenlampen für 6 Ampere bei Hintereinanderschaltung von je vier Lampen zwischen den



Außenleitern beleuchtet. Die Lampen sind an besteigbaren Gittermasten in einer Lichtpunkthöhe von 9 m aufgehängt. Für die Hof- und Rampenbeleuchtung sind Quarzlampen für 2,5 Ampere und 220 Volt verwendet worden, während sämtliche Räume und die Bahnsteighallen durch Metallfadenlampen, die in Parallelschaltung mit 110 Volt brennen, beleuchtet werden.

Der Stromverbrauch für die Beleuchtung der gesamten Postverladestelle einschließlich Beleuchtung der Bahnpostwagen, deren Sammler ebenfalls den Strom vom Kraftwerk erhalten, beträgt nach den bisherigen Feststellungen jährlich rund 250 000 KW-Stunden. Weiter werden an Kraftstrom etwa 200 000 KW-Stunden zum Laden der elektrischen Kraftwagen verbraucht. Die Werkzeugmaschinen, Krane und Aufzüge verbrauchen etwa 35 000 KW-Stunden und die Maschinen im Beutelschüttelwerk, in der Waschanstalt und in der elektrischen Stopferei rund 36 000 KW-Stunden, so daß der Jahresverbrauch auf rund 515 000 KW-Stunden zu bemessen ist.*)

Wie schon zu Anfang angegeben, dient die Postverladestelle in der Hauptsache nur dem Päckereiverkehr, die Briefpost wird dagegen zur Vermeidung von Zeitverlusten auf dem neuen Hauptbahnhofe selbst ausgetauscht; doch können dringende und Eilbotenpakete auch auf dem Hauptbahnhof an die Bahnposten gelangen, weil der Postverwaltung vertragsmäßig das Recht zusteht, bei jedem Postzuge zwei Karren Pakete auf dem Hauptbahnhofe zu verladen. Für den Austausch der Briefposten ist im Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in gleicher Höhe mit der Straße eine Briefbeutelumleitungstelle vorgesehen. Hier können die Brief- und Geldkarriole an der Straße vorfahren und ihre Ladung abliefern oder einnehmen. Von der Umleitungstelle gelangen die Briefposten durch einen Fahrstuhl auf die Bahnsteige und zu den Bahnposten.

Im übrigen ist im neuen Hauptbahnhofe, wie auf den meisten neuzeitlichen Personenbahnhöfen, eine Annahmestelle für Briefsendungen und Telegramme eingerichtet worden; sie ist durch eine Rohrpost mit dem Telegraphenamt und der Börse verbunden.

Steuerfreiheit der Dienstwohnungen in Preußen.**)

Das preußische Oberverwaltungsgericht hat sich in letzter Zeit mehrfach mit der Frage zu beschäftigen gehabt, inwieweit der Anspruch auf Befreiung der Dienstwohnungen für Beamte von den Gemeinde- Grund- und Gebäudesteuern auf Grund des preußischen Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 gerechtfertigt ist. Nach der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 1. Juli 1910 (VIII. C. 203. 09, Preuß. Verwaltungsblatt Jahrg. 32 Nr. 7 S. 104) ist die Bestimmung im § 24 Abs. 2 des Kommunalabgabengesetzes, wonach »alle sonstigen, nicht auf einem besonderen Rechtstitel beruhenden Befreiungen, insbesondere auch diejenigen der Dienstgrundstücke und Dienst-

*) Die maschinellen Einrichtungen der Postverladestelle werden in einer späteren Abhandlung eingehend erläutert werden.

**) Vgl. Archiv 1910, S. 227.

wohnungen der Beamten« aufgehoben sind, nicht dahin zu verstehen, daß Dienstwohnungen schlechthin und ausnahmslos als steuerpflichtig anzusehen sind; sie müssen vielmehr steuerfrei bleiben, wenn bei ihnen die im § 24 Abs. 1 angegebenen Ausnahmeverhältnisse vorliegen. Eine Dienstwohnung auf einem dem Staate gehörenden Grundstücke, die dem Inhaber von seiner vorgesetzten Behörde in erster Linie nicht zur Befriedigung des Wohnungsbedürfnisses, sondern zur Ermöglichung seiner ständigen Anwesenheit im Dienstgebäude behufs ordnungsmäßiger Vornahme des ihm obliegenden Dienstes überwiesen ist, ist als unmittelbar zum öffentlichen Dienste bestimmt anzusehen und deshalb gemäß § 24 Abs. 1 c des Kommunalabgabengesetzes steuerfrei zu lassen (Entscheidung des OVG. vom 17. März 1911, VIII. C. 195. 10).

Die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts sind im Geltungsbereiche des preußischen Kommunalabgabengesetzes in Verbindung mit § 1 des Reichseigentumsgesetzes vom 25. Mai 1873 (RGBl. S. 113) und § 3 des Reichsbesteuerungsgesetzes vom 15. April 1911 (RGBl. S. 187) auch für Dienstwohnungen in reichseigenen Gebäuden maßgebend. Dementsprechend hat das Oberverwaltungsgericht in mehreren Fällen, in denen auf Grund der Entscheidungen vom 1. Juli 1910 und 17. März 1911 die Steuerfreiheit für Dienstwohnungen von Beamten und Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung beansprucht worden war, auf Freistellung von den Grund- und Gebäudesteuern erkannt. Einzelne dieser Fälle seien hier wiedergegeben.

Die Stadt C. hatte die Dienstwohnungen des Postdirektors und des Hauswarts im reichseigenen Postgebäude für das Rechnungsjahr 1911 zur Gemeindegebäudesteuer in Form eines Zuschlags zur staatlich veranlagten Gebäudesteuer herangezogen. Auf den Einspruch, mit dem die Ober-Postdirektion in F. völlige Freistellung verlangte, erklärte sich der Magistrat bereit, bei dem Katasteramte die Freistellung der Dienstwohnung des Hauswarts von der staatlich veranlagten Gebäudesteuer zu beantragen, lehnte es jedoch ab, einen gleichen Antrag für die Dienstwohnung des Postamtsvorstehers zu stellen, weil diese nicht unmittelbar zum öffentlichen Dienste bestimmt sei. Die Ober-Postdirektion erhob Klage, indem sie ihren Antrag auf völlige Freistellung aufrechterhielt. Der Magistrat beantragte Abweisung der Klage, weil bei Erhebung der Gemeindegebäudesteuer in Form von Zuschlägen zu den staatlich veranlagten Gebäudesteuern die Geltendmachung einer Befreiung auf Grund des § 24 Abs. 1 Buchst. c a. a. O. nicht in dem durch die §§ 69, 70 a. a. O. geregelten Verfahren, sondern in dem Rechtsmittelverfahren zu erfolgen habe, das von den Staatssteuerveranlagungsbehörden anhängig zu machen sei. Der Bezirksausschuß gab der Klage statt. Die von dem Magistrat eingelegte Revision wurde vom Oberverwaltungsgerichte zurückgewiesen. In der Entscheidung vom 1. März 1912 (VIII. C. 208. 11) ist folgendes ausgeführt.

»Der Beklagte rügt zunächst Verletzung des § 18 Abs. 4 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883. Dieser ist jedoch durch die Vorschrift des § 69 Abs. 3 des Kommunalabgabengesetzes ersetzt. Diese letzte schließt nur Einsprüche gegen die H ö h e der den kommunalen Zuschlägen zugrunde gelegten Staatssteuersätze, keineswegs aber solche Einsprüche aus, welche sich auf den Mangel einer Gemeindesteuer p f l i c h t stützen (vgl. Urteil vom 22. September 1896 und vom 5. Mai 1903, Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. 30 S. 53 und Preußisches Verwaltungsblatt Jahrg. 25 S. 298). Da mit der Klage Befreiung von der Gemeindegebäudesteuer auf Grund des § 24 Abs. 1 Buchst. c des Kommunalabgabengesetzes geltend gemacht, somit die Gemeindesteuer p f l i c h t bestritten wird, so sind Einspruch und Klage im vorliegenden Falle formell zulässig.



Der Vorderrichter geht auch nicht fehl, wenn er auf Grund der Erklärungen der Kaiserlichen Ober-Postdirektion zu F., mithin auf Grund des Parteivorbringens des Klägers, der Klage stattgegeben hat. Wenn auch die Kaiserliche Ober-Postdirektion gesetzliche Vertreterin des Klägers im vorliegenden Streitverfahren ist, so war der Bezirksausschuß nach § 79 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 rechtlich nicht behindert, ihren Erklärungen völligen Glauben beizumessen und auf Grund derselben seine Entscheidung zu treffen. Der Vorderrichter hat hiernach ohne Verfahrensmangel festgestellt, daß die dauernde Anwesenheit des Postamtsvorstehers im Postgebäude zur ordnungsmäßigen Ausübung des Postdienstes erforderlich sei. Hieraus hat er mit Recht gefolgert, daß die dem Postamtsvorsteher im Postamtsgebäude überwiesene Dienstwohnung unmittelbar zum öffentlichen Dienste bestimmt und daher gemäß § 24 Abs. 1 Buchst. c a. a. O. steuerfrei ist (vgl. Urteil vom 21. Januar 1910, vom 1. Juli 1910 und vom 17. März 1911, Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. 55 S. 17, Preußisches Verwaltungsblatt Jahrg. 32 S. 105 und Jahrg. 33 S. 315).«

In D. waren die Dienstwohnungen des Postdirektors und des Hauswarts im reichseigenen Postgebäude in der Stadt und die Dienstwohnung des Vorstehers des Bahnpostamts im Dienstgebäude auf dem Bahnhofe zur Gemeindegebäudesteuer und ein Stück Gartenland zur Gemeindegrundsteuer veranlagt worden. Nach Abweisung des Einspruchs gegen die Veranlagung erhob die zuständige Ober-Postdirektion Klage auf Freistellung von den Steuern. Der Bezirksausschuß stellte die Dienstwohnung des Hauswarts von der Gebäude- und Grundsteuer frei, wies aber im übrigen die Klage ab. Gegen die Entscheidung meldeten beide Parteien die Revision an. Die Ober-Postdirektion beantragte völlige Freistellung, der Magistrat völlige Abweisung der Klage. Das Oberverwaltungsgericht gab dem Antrage der Ober-Postdirektion statt. Die Entscheidung vom 1. März 1912 (VIII. C. 220. 11) enthält folgende Ausführungen.

»Der Vorderrichter hat sich — hinsichtlich der Dienstwohnung des Hauswarts — auf den Boden der von dem Oberverwaltungsgerichte vertretenen Rechtsauffassung gestellt, wie sie u. a. in dem in bezug genommenen Urteile vom 1. Juli 1910 sowie in dem ferneren Urteile vom 17. März 1911 (Preußisches Verwaltungsblatt Jahrg. 33 S. 315) zum Ausdrucke gelangt ist. Der Angriff des Beklagten gegen diese Rechtsprechung bietet keinen Anlaß, von ihr abzugehen. Zum Teil sind die Einwände des Beklagten bereits durch die Darlegungen des erkennenden Senats in dem erwähnten Urteile vom 1. Juli 1910 widerlegt. Unzutreffend ist die Annahme des Beklagten, daß der Einspruch und die Klage nach §§ 69 und 70 des Kommunalabgabengesetzes unzulässig seien, weil der Kläger gegen die s t a a t l i c h e Veranlagung der Dienstwohnungen zur Grund- und Gebäudesteuer, welche die Grundlage für die Erhebung der kommunalen Steuern vom Grundbesitz in D. bilde, nicht reklamiert habe. Nach § 69 Abs. 3 a. a. O. ist die Befugnis der Steuerpflichtigen zur Erhebung des Einspruchs nur insoweit beschränkt, als dieser sich nicht gegen den staatlich veranlagten S t e u e r s a t z richten darf. Dagegen ist es dem Kläger durch jene Vorschrift nicht verwehrt, die Gemeindesteuerpflichtigkeit des ganzen veranlagten Grundstücks oder eines Teiles von ihm bei der Heranziehung zur Gemeindesteuer auch dann zu bestreiten, wenn ihre Steuerpflichtigkeit bei der staatlichen Veranlagung vorausgesetzt worden war (Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 22. September 1896 in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen Bd. 30 S. 56 und vom 9. Januar 1906 im Preußischen Verwaltungsblatt Jahrg. 28 S. 768). Auch der Hinweis des Beklagten darauf, daß es u n b i l l i g sei, wenn die Gemeinde einerseits die direkten Kreissteuern gemäß § 7 des Kreis- und Provinzialabgabengesetzes vom 23. April 1906 nach

dem Soll der vom Staate veranlagten Realsteuern aufbringen, anderseits aber die etwa betroffenen Grundstücke von der kommunalen Steuer freilassen müsse, kann zu keiner anderen Auffassung führen. Die rechtliche Verpflichtung des Grundstückseigentümers zur Zahlung von Kommunalsteuern ist nicht von Billigkeitsrücksichten abhängig. Überdies steht es der Gemeinde frei, die Berichtigung der staatlichen Gebäudesteuerrolle zu beantragen, falls in diese Grundstücke aufgenommen worden sind, die nicht steuerpflichtig sind (Gauß, das Gebäudesteuergesetz vom 21. Mai 1861, 3. Aufl. S. 81, 82, Note 513 und S. 594, Note 2420 und 2420 a). Wenn endlich der Beklagte sich mit seinen Ausführungen über die Steuerpflichtigkeit der Dienstwohnung des Hauswarts auf das Gebiet der Tatsachen begibt, so verkennt er die beschränkte Natur des Rechtsmittels der Revision, das nach § 94 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 nur auf die Behauptung einer Verletzung des bestehenden Rechtes oder wesentlicher Verfahrensgrundsätze gestützt werden darf. Der Vorderrichter hat in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts und ohne Verfahrensmangel tatsächlich festgestellt, daß die dauernde Anwesenheit des Hauswarts im Interesse des Dienstes notwendig sei. Hiermit hat er als erwiesen erachtet, daß die Wohnung des Hauswarts unmittelbar zur Erfüllung der diesem obliegenden Dienstpflichten bestimmt ist und benutzt wird. Unter diesen Umständen durfte er ohne Rechtsirrtum die Vorschrift des § 24 Abs. 1 Buchst. c des Kommunalabgabengesetzes auf diese Räume anwenden. Hiernach erweist sich die Revision des Beklagten als verfehlt.

Anders verhält es sich mit dem vom Kläger eingelegten Rechtsmittel. Der Kläger stellt sich mit dem Vorderrichter auf den Boden der vom Oberverwaltungsgerichte vertretenen Rechtsauffassung. Er meint aber, daß nach dieser auch die Dienstwohnungen der beiden Postdirektoren steuerfrei seien. Bei der Prüfung, ob die Entscheidung des Bezirksausschusses in dieser Hinsicht auf einer unrichtigen Rechtsanwendung beruht, und ob sein Verfahren einen wesentlichen Mangel aufweist, müssen zwar die erst in der Revisionsinstanz aufgestellten neuen tatsächlichen Ausführungen nach § 94 des Landesverwaltungsgesetzes außer Betracht bleiben. Aber auch abgesehen von ihnen ergibt sich, daß das Verfahren des Bezirksausschusses an einem wesentlichen Mangel leidet.

Hinsichtlich der Steuerpflicht der Dienstwohnungen der Postdirektoren hat der Bezirksausschuß folgendes ausgeführt:

> Der Behauptung des Klägers, daß eine ordnungsmäßige Ausübung der Amtspflichten der beiden Postdirektoren nur dann möglich sei, wenn sie sich zu jeder Tages- und Nachtzeit in dem Postgebäude aufhalten, also in den Postgebäuden wohnen, konnte der Bezirksausschuß sich nicht anschließen. Wenn es auch praktisch erwünscht sein mag, daß die Postdirektoren in dem Postgebäude wohnen, so kann doch der Beweis nicht als geführt angesehen werden, daß es notwendig sei, um die Zwecke der Anstalt in dem nach der Sachlage gebotenen Umfange zu erreichen. Tatsächlich gibt es viele Postämter, mit denen eine Dienstwohnung der Beamten nicht verbunden ist, und muß angenommen werden, daß dort die Zwecke der Anstalt ebenfalls erreicht werden. Ebenso ist bei längeren Beurlaubungen des Postdirektors weder er noch sein Stellvertreter ständig im Postgebäude anwesend, ohne daß der Betrieb dadurch beeinflußt wird.

Aus dieser Begründung des Urteils ergibt sich, daß das Verfahren des Vorderrichters an einem wesentlichen Mangel leidet, wegen dessen die Entscheidung aufgehoben werden muß. Der Kläger hatte in der Klage eine Reihe von Tat-



sachen geltend gemacht, welche es seiner Auffassung nach erforderlich machen, daß die beiden Postdirektoren zur ordnungsmäßigen Wahrnehmung ihrer dienstlichen Obliegenheiten sich dauernd in den ihnen überwiesenen Dienstwohnungen aufhalten. Eine Prüfung dieser Tatsachen ist durch den Vorderrichter nicht angestellt worden. Er hat in seinem Urteile lediglich erklärt, der »Beweis«, daß die Postdirektoren in dem Postgebäude wohnen müssen, »um die Zwecke der Anstalt in dem nach der Sachlage gebotenen Umfange zu erreichen«, sei »nicht als geführt angesehen worden«. Einen Beweis hierüber hatte der Bezirksausschuß jedoch gar nicht erhoben, obwohl es ihm obgelegen hätte, über die Art der Dienstobliegenheiten der Postdirektoren und das Erfordernis ihres ständigen Aufenthalts in der Dienstwohnung zur ordnungsmäßigen Erfüllung dieser Dienstobliegenheiten eine amtliche Auskunft des Reichs-Postamts einzuholen, falls ihm die Anführungen der den Kläger vertretenden Behörde nicht ausreichend erschienen, ihn von der Richtigkeit der Auffassung des Klägers zu überzeugen. Es kann sich hierbei nur darum handeln, ob die Regelung der Dienstobliegenheiten jener Beamten, wie sie durch deren vorgesetzte Behörde tatsächlich erfolgt war, den ständigen Aufenthalt der Beamten in den ihnen überwiesenen Dienstwohnungen behufs ordnungsmäßiger Erfüllung dieser Dienstobliegenheiten erfordert. Dagegen steht eine Prüfung, ob der Dienst notwendiger- oder zweckmäßigerweise in der Art geregelt werden muß, wie es durch die vorgesetzte Dienstbehörde geschehen ist, oder ob etwa eine andere Regelung ausführbar ist, welche den ständigen Aufenthalt der erwähnten Beamten in ihren Dienstwohnungen nicht erforderlich macht, weder dem die Steuer veranlagenden Gemeindevorstande noch in dem Streitverfahren über die Veranlagung dem Verwaltungsrichter zu.

Bei freier Beurteilung erwies sich die Sache als spruchreif. Der Kläger hat in der Klageschrift die Aufgaben, welche in den Dienstbereich der Postdirektoren fallen, wie folgt dargelegt:

> Dem Postamt in D. (Stadt) liegt die Wahrnehmung des gesamten Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrs für die Stadt D. ob. Zu den eigentlichen Postdienstgeschäften gehören außer dem Schalterdienste namentlich die Behandlung der abgehenden und ankommenden Brief-, Geld- und Paketposten, die Abtragung der Briefe, Geld- und Wertsendungen und Pakete in der Stadt, während der Telegraphen- und Fernsprechdienst hauptsächlich die Annahme, Beförderung und Abtragung der abgehenden und ankommenden Telegramme und die Vermittlung der Orts- und Ferngespräche im Verkehr mit über 200 Ortsanschlüssen umfaßt. Die Verrichtung dieser Dienstgeschäfte währt regelmäßig vom frühen Morgen bis in die späten Abendstunden.
>
> Das im Posthause D. (Bahnhof) untergebrachte Bahnpostamt hat in erster Linie für die Beförderung und Bearbeitung der Postsendungen in Zügen auf den wichtigen Eisenbahnstrecken .... zu sorgen sowie den bedeutenden Umleitungsverkehr der Brief- und Paketsendungen auf dem Bahnhof in D. wahrzunehmen; außerdem liegt ihm die Wahrnehmung des Schalterdienstes — Annahme und Ausgabe von Brief- und Paketsendungen — bei der im Posthause D. (Bahnhof) befindlichen Zweigstelle ob. Der Umleitungsverkehr wickelt sich nicht allein auf dem Bahnsteige, sondern auch in den Diensträumen ab, da die Brief- und Paketsendungen zum großen Teile nach den abgehenden Kursen völlig neu sortiert werden müssen. Der Dienst bei dem Bahnpostamt erstreckt sich auch auf die Nachtstunden. Zum Geschäftsbereiche des Bahnpostamts gehören außerdem noch 20 in der Um-

gebung von D. gelegene Postagenturen und Posthilfstellen. Dem Bahnpostamt ist ein Personal von rund 150 Köpfen zugeteilt.

Nach den Bestimmungen der von der obersten Reichsbehörde, dem Reichs-Postamt, aufgestellten Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie sind die Vorsteher der Postanstalten (Postdirektoren, Postmeister, Postverwalter) dafür verantwortlich, daß der Dienstbetrieb nach den gesetzlichen Bestimmungen und den Verwaltungsvorschriften ordentlich, sicher und pünktlich gehandhabt wird; sie sind zu diesem Zwecke durch das nachgeordnete Personal von allen außergewöhnlichen Vorkommnissen sogleich in Kenntnis zu setzen. Um ihrer ihnen hiernach obliegenden Pflicht gehörig nachkommen zu können, ist es erforderlich, daß die Postdirektoren usw. den Dienstbetrieb, schon wenn der Dienst sich in dem üblichen Rahmen abwickelt, in möglichst umfangreichem Maße nachhaltig überwachen. Insbesondere ist aber ihr sofortiges Eingreifen nötig bei außergewöhnlichen Vorkommnissen, wie sie sich bei der Vielseitigkeit des Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstes täglich ereignen — Fehlen von Wertsendungen, Ausbleiben wichtiger Posten, Störungen und Unglücksfälle im Eisenbahnpostverkehr, plötzliche Erkrankungen des Personals, Störungen in den Telegraphen- und Fernsprechleitungen usw. —. Solche besonderen Vorkommnisse beschränken sich natürlich nicht auf die vorgenannten, sondern treten — dem Charakter einer großen, in alle Zweige des öffentlichen Verkehrs eingreifenden Verkehrsverwaltung entsprechend — in der verschiedensten Gestalt und zu den verschiedensten Zeiten auf. Dies trifft sowohl für das Postamt in D. (Stadt) wie für das Bahnpostamt in D. (Bahnhof) zu. Wenn mithin auch den beiden Postdirektoren in D. besondere Amtszimmer zur Verfügung stehen, so können sie doch in diesen Dienstzimmern nicht stets dann anwesend sein, wenn ihr sofortiges Eingreifen gerade notwendig wird; bestimmte Dienststunden bestehen für die Postdirektoren allgemein nicht. Es war deshalb notwendig, um ihre dauernde Anwesenheit in den Dienstgebäuden zu ermöglichen, ihnen in den Gebäuden Dienstwohnungen zu überweisen.

Soweit diese Anführungen Tatsachen zum Gegenstande haben, erachtet der Gerichtshof sie für völlig glaubwürdig, auch wenn der Umstand berücksichtigt wird, daß sie von der Behörde abgegeben worden sind, welcher in dieser Streitsache die Vertretung des klagenden Reichsfiskus zugefallen ist. Zutreffend sind sie, soweit sie sich als Schlußfolgerungen auf die Notwendigkeit des Aufenthalts der erwähnten Beamten in ihren Dienstwohnungen zur ordnungsmäßigen Erledigung der Dienstobliegenheiten darstellen. Liegt aber diese Notwendigkeit vor und sind die Wohnungen den Beamten zu dem Zwecke überwiesen, um ihnen den dauernden Aufenthalt an der Amtstelle oder in der Nähe zu ermöglichen, so sind sie zu einem öffentlichen Dienste bestimmt und daher gemäß § 24 Buchst. c des Kommunalabgabengesetzes steuerfrei (vgl. das Urteil vom 14. Februar 1911, Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. 59 S. 36).

Die Ober-Postdirektion in M. hatte gleichfalls auf Freistellung der Dienstwohnungen eines Postdirektors und eines Hauswarts von der Gemeindegebäudesteuer geklagt. Der Bezirksausschuß ermäßigte die veranlagte Steuer, indem er die Dienstwohnung des Hauswarts für steuerfrei, die Dienstwohnung des Postdirektors aber für steuerpflichtig erklärte. Auf die von der Ober-Postdirektion eingelegte Revision wurde auch hier auf völlige Freistellung erkannt.

Die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 8. März (VIII. C. 223. 11) nimmt Bezug auf die Auslegung der Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes durch die Entscheidungen vom 1. Juli 1910 und 17. März 1911 und fährt dann fort:

»Der Kläger will diese Rechtsauffassung auch in bezug auf die Dienstwohnung des Postdirektors angewendet wissen und macht zu diesem Behuf eine Reihe von tatsächlichen Anführungen geltend. Dabei verkennt er indessen die beschränkte Natur des Rechtsmittels der Revision, mit welchem ein Angriff auf die tatsächliche Feststellung des Instanzrichters mit Erfolg nur dann durchgeführt werden kann, wenn diese auf einem wesentlichen Verfahrensmangel beruht (§ 94 des Landesverwaltungsgesetzes). Ein solcher ist aber weder vom Kläger geltend gemacht, noch auch sonst erkennbar. Bei selbständiger Prüfung ergibt sich indessen, daß die Entscheidung des Vorderrichters bei der Verneinung der Anwendbarkeit der Vorschrift in § 24 Abs. 1 litt. c des Kommunalabgabengesetzes auf die Wohnung des Postdirektors von einem Rechtsirrtume beherrscht ist. In dieser Entscheidung ist ausgeführt worden, gegen die Annahme, daß die ständige Anwesenheit des Postdirektors in dem Dienstwohngebäude zur Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Dienstbetriebs geboten sei, spreche schon die Tatsache, daß der Postdirektor in der Dienstwohnung nicht sein Dienstzimmer habe. Daran wird die Bemerkung geknüpft, daß der Postdirektor also seinen Dienst ebenso gut verrichten könne, wenn er seine Wohnung in einem entfernter gelegenen Privathause hätte, indem dann der Dienstbetrieb durch Telephonanschluß leicht aufrechterhalten werden könnte. Aus diesen Ausführungen geht hervor, daß der Bezirksausschuß den Begriff des Bestimmtseins eines Gebäudes oder eines Grundstücks oder eines Teiles eines solchen (§ 24 Abs. 3 a. a. O.) für einen öffentlichen Dienst oder Gebrauch, wie ihn die Vorschrift des § 24 Abs. 1 litt. c a. a. O. zur Voraussetzung hat, verkannt hat. Auch die Wohnung eines Beamten in einem solchen Gebäude ist nicht nur dann für den öffentlichen Dienst bestimmt, wenn der Dienstbetrieb nur derart geregelt werden kann, daß für den Beamten zur ordnungsmäßigen Erfüllung seiner Dienstobliegenheiten der ständige Aufenthalt in der Wohnung erforderlich ist, sondern schon dann, wenn der Dienstbetrieb von der hierfür zuständigen Stelle tatsächlich derart geregelt ist, daß der Beamte zur Erfüllung des bezeichneten Zweckes sich ständig in der Wohnung aufhalten muß. Die Notwendigkeit oder die Zweckmäßigkeit der tatsächlich erfolgten Regelung des Dienstbetriebs unterliegt weder der Nachprüfung der Steuerveranlagungsbehörde noch auch in dem die Veranlagung betreffenden Streitverfahren der des Verwaltungsrichters. Ob daher im vorliegenden Falle der Dienstbetrieb sich auch dann aufrechterhalten ließe, wenn der Postdirektor in einem mit Telephonanschluß versehenen entfernter gelegenen Privathause wohnen würde, ist eine Frage, deren Prüfung dem Vorderrichter nicht oblag. Er hatte vielmehr bei Beurteilung der Frage, ob die ständige Anwesenheit des Postdirektors im Dienstgebäude im dienstlichen Interesse geboten ist, von der Regelung des Dienstbetriebs, welche durch die höhere Postbehörde vorgenommen worden ist, und denjenigen Obliegenheiten auszugehen, welche durch diese Behörde dem Postdirektor zugewiesen worden sind. Ist hiernach von der Behörde die persönliche Anwesenheit des Postdirektors im Postgebäude behufs Überwachung des Dienstbetriebs für erforderlich erachtet, so kann für den Verwaltungsrichter nicht eine Prüfung in Betracht kommen, ob der Postdirektor ohne Schaden für den Dienst seine Anordnungen auch schriftlich, telegraphisch oder telephonisch treffen kann. Da der Vorderrichter dies verkannt hat, so unterlag seine Entscheidung der Aufhebung.

Bei freier Beurteilung erwies sich die Sache als spruchreif. Der Kläger hat eingehend dargelegt, daß die ständige Bereitschaft des Postdirektors in der ihm überwiesenen Dienstwohnung im Interesse des Dienstes notwendig ist. Wenngleich es sich dabei um die Behauptungen einer Partei handelt, so sind diese doch so überzeugend, daß sie eines weiteren Beweisantritts nicht benötigen. Der Kläger hat in der Revisionschrift die Notwendigkeit der ständigen Anwesenheit des Postdirektors im Amtsgebäude u. a. auch mit dem Hinweise darauf begründet, daß dieser bei Störungen der technischen Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen bereit sein müsse. Der Beklagte gründet hierauf den Einwand, daß gerade diese technischen Einrichtungen einem besonderen Telegraphendirektor unterständen, der n i c h t in dem Postgebäude wohne; hieraus ergäbe sich, daß dieser Betrieb sich auch ohne die ständige Anwesenheit der berufenen Person aufrechterhalten lasse. Diesen Einwand hat der Kläger zutreffend durch die Darlegung beseitigt, es werde als ein Übelstand empfunden, daß der Telegraphendirektor wegen Mangels an Raum nicht auch in dem Postgebäude habe untergebracht werden können, und gerade deshalb sei es um so mehr geboten, daß der Postdirektor für die Nachtzeit als Vertreter des Telegraphendirektors in dem Dienstgebäude wohne. Was schließlich noch den Einwand des Beklagten betrifft, daß jedenfalls nicht der zur Dienstwohnung des Postdirektors gehörige Garten als zum öffentlichen Dienste bestimmt angesehen werden könne, so ist dabei übersehen, daß der Garten nicht besonders zur Grundsteuer staatlich veranlagt ist und somit nur einen von dem Steuerobjekt untrennbaren, unselbständigen Teil desselben darstellt.«

In S. befinden sich im Ober-Postdirektionsgebäude die Dienstwohnungen für den Ober-Postdirektor, einen Telegraphendirektor und 3 Unterbeamte nebst einer Heizerkammer, ferner in einem zweiten Postgebäude die Dienstwohnungen für einen Postdirektor, einen Telegraphendirektor und 2 Unterbeamte. Diese Dienstwohnungen waren zur Gemeindegrundsteuer nach dem gemeinen Werte der Grundstücksteile unter Zugrundelegung des zwanzigfachen Betrags des bei der staatlichen Veranlagung festgesetzten Nutzungswerts veranlagt worden. Die Ober-Postdirektion forderte völlige Freistellung von der Grundsteuer und erhob nach der Abweisung des Einspruchs Klage. Der Bezirksausschuß erkannte nur den Anspruch an hinsichtlich der beiden Unterbeamtenwohnungen im zweiten Postgebäude sowie hinsichtlich einer der Unterbeamtenwohnungen im Ober-Postdirektionsgebäude. Gegen das Urteil wurde von der Ober-Postdirektion Revision angemeldet mit dem Antrag auf Freistellung auch der anderen Dienstwohnungen mit Ausnahme einer Unterbeamtenwohnung im Ober-Postdirektionsgebäude; hinsichtlich der letzten Dienstwohnung sollte es bei der Entscheidung des Bezirksausschusses bewenden. Der Magistrat hatte gleichfalls Revision angemeldet mit dem Antrage, das Urteil aufzuheben und die Klage abzuweisen. Das Oberverwaltungsgericht hat auch hier dem Antrage der Ober-Postdirektion stattgegeben. »Der Kläger hat« — so heißt es in dem Urteile vom 8. März 1912 (VIII. C. 230. 11) — »bereits in der Klageschrift und des weiteren in der Revisionschrift eingehend dargelegt, daß ohne die ständige Anwesenheit der betreffenden Beamten in den Dienstwohnungen, deren Steuerpflicht streitig ist, der ihnen nach den Anordnungen der vorgesetzten Behörde obliegende Dienst nicht in der gebotenen Weise ordnungsmäßig durchgeführt werden könne. Wenngleich diese Darlegungen Behauptungen einer Partei sind, so sind sie doch überzeugend und verdienen um so mehr Glauben, als sie von einer sachverständigen Behörde ausgehen. Der von dem Beklagten dagegen geltend gemachte Einwand, daß die Überweisung der Dienstwohnungen zwar nützlich und praktisch sein möge, aber



im Interesse des Dienstes nicht notwendig sei, kann demgegenüber keinen Erfolg haben.«

In den Fällen, in denen die nach der Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 zu entrichtende feste Kommunalabgabe zur Vermeidung einer Doppelbesteuerung gekürzt werden mußte, weil die in den Gebäuden vorhandenen Dienstwohnungen früher der besonderen Besteuerung nach den örtlichen Steuerordnungen unterworfen waren, können die Gemeinden nach Freistellung der Dienstwohnungen von der Steuerpflicht die Zahlung des vollen Betrags der festgelegten Abgabe beanspruchen. Für zurückliegende Rechnungsjahre sind aber Nachforderungen nicht zulässig, wenn eine teilweise Veranlagung — z. B. der Dienstwohnungen — erfolgt war (Entscheidung des OVG. vom 11. Januar 1901 und 3. Januar 1905, Preuß. Verw. Bl. Bd. 22 S. 348 und Bd. 26 S. 751; Archiv für Post und Telegraphie 1909, S. 607). Nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts fällt übrigens die auf Grund der Kabinettsorder für an sich steuerfreie bebaute*) Grundstücke fortzuzahlende feste Kommunalabgabe ganz weg:

1. beim Abbruche des auf dem Grundstücke stehenden Gebäudes, wenn die Gemeindesteuer, die vor der Erwerbung des Grundstücks zum öffentlichen Dienste oder Gebrauche zu zahlen war, lediglich in Zuschlägen zur Staatsgebäudesteuer bestand (Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Februar 1888, Bd. 16 S. 177; Anweisung III zur Ausführung der Landgemeindeordnung vom 3. Juli 1891, vom 29. Dezember 1891 B. II, 2; v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze, Bd. III S. 319);

2. wenn die Steuerart, wonach die Gemeindesteuer für Grundstücke festgelegt worden ist, in dem einzelnen Steuerjahr außer Hebung gesetzt ist (Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 6. März 1906, Bd. 49 S. 43);

3. wenn die Steuerverfassung einer Gemeinde dahin geändert worden ist, daß die ältere Steuer, die für den durch die Kabinettsorder festgelegten und weiter zu zahlenden Betrag maßgebend war, gänzlich aufgehoben und durch eine neue Steuer ersetzt wird. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn an Stelle einer Ertragsteuer die Besteuerung der Grundstücke nach dem gemeinen Werte eingeführt wird (Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 6. März 1891, Bd. 21 S. 111/2 sowie Erkenntnis vom 2. Oktober 1906 II. C. 288/05, vom 8. Oktober 1907 II. C. 205/07 und vom 14. Mai 1907 II. C. 12/07).

Das Völkermuseum am Bahnhofsplatz in Bremen.

Von E. Borgmann in Bremen.

»How to skim the cream of the world in beautiful Bremen« — wie man die Sahne von der Welt in dem schönen Bremen abschöpft — nennt sich eine in diesen Tagen erschienene, reich ausgestattete kleine Druckschrift, die den amerikanischen Weltreisenden Dr. Horace Fletcher zum Verfasser hat; er bezweckt mit dem Werkchen, den vielen Tausenden seiner Landsleute, die all-

*) Auf unbebaute, vom Fiskus zum öffentlichen Dienst oder Gebrauch erworbene Grundstücke ist die Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 überhaupt nicht anwendbar (Entscheidung des OVG. vom 23. November 1900, Bd. 38, S. 165; Anweisung III zur Ausführung der Landgemeindeordnung B. II, 2).



jährlich mit den Dampfern des Norddeutschen Lloyd zu Studienzwecken, Handelsunternehmungen, Familienbesuchen usw. in Deutschland eintreffen, Gelegenheit zu geben, sich schon unterwegs während der Dampferfahrt darüber zu unterrichten, was es für sie an dem großen deutschen Ausschiffungshafen Bremen Schönes und Lehrreiches zu sehen gibt. Der Verfasser hat Bremen wiederholt besucht und in lebhaften Farben alles geschildert, was die Stadt an Gebäulichkeiten, Denkmälern, Sammlungen, Garten- und Werftanlagen und an sonstigen Einrichtungen Hervorragendes und Eigentümliches bietet. Durch die lebhafte Schilderung, die dem Verfasser eigen ist, wird der eintönige Stil, den man bei sogenannten Fremdenführern findet, glücklich vermieden und ein nachhaltigerer Eindruck bei den Lesern der kleinen Schrift hervorgerufen. Vor allen Dingen rühmt Fletcher das am Bahnhofsplatze gelegene umfassende Museum für Natur-, Völker- und Handelskunde. Die Räume sind hoch und luftig und lassen eine Fülle von Licht hineinfluten; hier steht nichts in dunklen Ecken und Winkeln, alles bietet sich den Blicken der Besucher anschaulich dar. Die Sammlungen sind streng wissenschaftlich gegliedert. Dem Direktor, Professor Dr. Schauinsland, der im Interesse des Museums dreimal die Reise um die Erde gemacht hat, gebührt das Verdienst der vorzüglichen Anordnung des umfangreichen Stoffes. Das Museum verdankt seine Entstehung ganz besonders dem glücklichen Umstande, daß bei der »Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung« im Jahre 1890 durch die Bremer Kaufmannschaft höchst wertvolle, auf Handel- und Völkerkunde bezügliche Sammlungen gestiftet wurden. Bei der großen Bedeutung dieser ausgezeichneten Sammlungen für den bremischen Handel schien es erwünscht, sie dauernd zu erhalten und zu einem Museum auszugestalten. Durch opferwillige Beiträge an Geld und Gegenständen von hervorragenden Handeltreibenden, Industriellen, Privatpersonen, des naturwissenschaftlichen Vereins sowie durch Beihilfe des Staates gelang es, das Museum am 16. Februar 1897 zu eröffnen. Von Anfang an hatte es eine große Anziehungskraft ausgeübt; viele Dinge waren so interessant, daß Nachbildungen, die auf den Verkehr Bezug haben, durch Vermittlung des Schreibers dieser Zeilen von den schenkenden Firmen dem Postmuseum in Berlin überwiesen wurden. In dieser Beziehung sind zu erwähnen: Modell eines japanischen Fährboots, eines Floßes auf dem Orinoko, eines Bootes mit Ausleger von den Jaluitinseln, ein eigentümlich geformter Vaquero-Pferdesattel sowie ein Eselsattel, wie er allgemein vom Volke in Columbien benutzt wird. Bei dem so großartig fortschreitenden Verkehr Deutschlands nach dem Auslande war es natürlich, daß die Sammlungen des Völkermuseums immer mehr anwuchsen und die Räume nach zehnjährigem Bestehen nicht mehr ausreichten. Man mußte zu einem Anbau schreiten, durch den das Gebäude das Doppelte seiner bisherigen Größe erlangt hat. Nach mehrjähriger Schließung konnten die herrlichen Sammlungen am 8. Juli 1911 den Besuchern wieder zugänglich gemacht werden. Das Museum ist nach dem Urteile von Sachverständigen eins der umfassendsten, die es zur Zeit auf dem Festlande gibt, und in seiner Einrichtung sowie Zusammenstellung vorbildlich geworden. Zur besseren Veranschaulichung sind vielfach Dioramas, Wandgemälde zur Ergänzung plastischer Gruppen, Modelle, Photographien, Karten, Grundrisse usw. herbeigezogen worden. Das langgestreckte Gebäude in Rechteckform birgt im Kellergeschoß ein Aquarium für Fluß- und Seefische und kleinere Seetiere sowie ein Terrarium. Das Erdgeschoß ist im wesentlichen der Völkerkunde gewidmet, im zweiten Geschosse sind vornehmlich die Erzeugnisse des Handels und der Industrie vertreten, außerdem ist der Fauna aller Erdteile ein weites Feld eingeräumt, während im obersten Geschosse die großartige Schiffsmodellsammlung sich befindet. Außerdem sind da die ganze Weserkorrektion sowie die umfangreichen Anlagen der Weser-

werft plastisch dargestellt. Da das Moor in der norddeutschen Tiefebene eine so große Rolle spielt — Bremen besitzt seit 1877 die erste Moor-Versuchstation —, so hat auch hier oben die Moorkultur eine Stätte gefunden. Man sieht das Profil eines Torfdurchstichs, die verschiedenartigen Lagen und Torfgebilde; eine vollständige Hütte, wie solche in ursprünglichster Form tatsächlich im Moore noch heute vorkommt, ist im Kranzmoore bei Stübben abgebrochen und hier in Natur wieder aufgestellt worden. Die schlichte Lehmhütte umfaßt nur zwei Räume, vorn am Eingang eine kleine Küche und dahinter eine kleine Wohn- und Schlafkammer. Die Bewohner sind lebensgetreu nachgebildet. Der alte knorrige Mann sitzt vor der Hütte und schnitzt Holzschuhe, die erwachsene Tochter bindet Heidebesen, während das alte gebeugte Mütterchen sich anschicken will, das Mittagessen zu bereiten. Ihre Ziege steht neben ihr, ein kleiner Garten mit Brunnen zieht sich vor der Hütte her.

Die wertvollen Sammlungen sind um zwei große Lichthöfe herum und in dem weiten Raume zwischen beiden angeordnet und vielfach in großen Glasschränken mit eisernem Gestell untergebracht, so daß sie der Beschauer bequem überblicken kann. Völlige Übersichtlichkeit ist allenthalben gewahrt. Einen äußerst belebenden und freundlichen Eindruck machen die in den Lichthöfen stehenden Palmen, Araukarien und sonstigen tropischen Gewächse. In dem mächtigen Abteile für die Völkerkunde sind großartige Schätze aller Länder ausgebreitet; die arktischen Regionen, die fernen Kulturländer Asiens und des Orients überhaupt sowie der neuen Welt, besonders Mexiko, Westindien, Columbien, Brasilien, Argentinien und Paraguay, sind hier vertreten. Selbst Reste alter amerikanischer Kulturen und Schätze aus dem Inkareiche treffen wir hier an. Wir bewundern die eigenartigen kunstvollen Verzierungen an den goldenen Gefäßen und Schmucksachen. In der Vorhalle des Museums ist die arktische Abteilung. Die Lebensweise der Bewohner Sibiriens, der Lappen, Eskimos und Samojeden sowie der Indianer Alaskas wird in lebenswahren Gruppen veranschaulicht. In dieser Abteilung befinden sich auch zwei wertvolle Geschenke des Prinzen Heinrich von Preußen: ein Hundeschlitten von der Insel Sachalin sowie das Boot eines Giljaken von der Küste des tatarischen Golfes (Ostsibirien). Es kann nicht unsere Aufgabe sein, die verschiedenen großen Sammlungen alle einzeln zu besprechen. Erwähnt seien besonders die deutschen Schutzgebiete, die Länder des fernen Ostens, mit denen Deutschland durch die Reichs-Postdampferlinien in unmittelbarer Beziehung steht, das Wichtigste, was den Handel zwischen Bremen und Nordamerika betrifft, und das, was sich auf die Beförderungsmittel zu Wasser und zu Lande bezieht. Die ganze rechte Seite des Erdgeschosses an den beiden Lichthöfen entlang birgt die Sammlungen unserer afrikanischen Kolonien, aus Deutsch Neuguinea, den Südseeinseln und Kiautschou. In den Schränken sieht man Gebrauchsgegenstände aller Art, Waffen-, Haus- und Wohngeräte, auch Landeserzeugnisse. Die Kultsachen aus Togo sind einzig in ihrer Art. Das Leben der Hereros veranschaulicht eine aus Matten geflochtene, mit einem niederen Eingange versehene Hütte, die wie ein großer Bienenkorb aussieht. Vor dem Eingange der Hütte sind Hereros mit Haustieren, daneben noch zwei Gruppen von prächtigen Hererogestalten. In der Nähe sieht man eine Gruppe von Buschmännern, auf die sich auch das seitliche Diorama bezieht. Diesem Zwergvolke der Kalahariwüste, das der letzte Rest der Urbewohner jener Gegend zu sein scheint, wird eine gewisse Intelligenz nachgerühmt. Daß auch den Naturvölkern ein Kunstsinn innewohnt, erkennt man u. a. an den Booten, die von der Südsee herstammen. Ganz kunstvoll ist jenes Kopfjägerkanoe, das nicht etwa aus einem ausgehöhlten Baumstamme besteht, sondern in seinen schlanken Linien aus verschiedenen Teilen zusammengefügt und bis zu seinem hohen Schnabel hinauf

mit Elfenbeinschnitzereien verziert ist. Auch an einem zweiten langen Boote mit Ausleger und Segel aus zusammengenähten getrockneten Blättern sind reiche Schnitzzierate sichtbar. Von eigenartiger, ansprechender Form ist eine Hütte der Eingeborenen von Neu Mecklenburg; über ein leichtes Gerüst von Rohr- und Holzstäben in der Form eines gotischen Bogens ist ein Geflecht aus Pflanzenstoff gewoben. Vorn hat die Hütte einen kleinen offenen Vorraum, den eine geflochtene Scheidewand mit halbrunder Öffnung von der eigentlichen Behausung scheidet. Diese Wand ist außen mit zahlreichen Verzierungen versehen, was wiederum auf einen gewissen Kunstsinn jenes Naturvolkes hindeutet. Außen an der Hütte stehen eigenartig geformte, bunt ausgemalte Figuren, die Verstorbene darstellen sollen und zu deren Gedächtnis in eigens dazu errichteten Häusern eingerammt werden. Die ausgestellten Waffen und Speere der Eingeborenen sowie alles, was sie an Gerätschaften für ihren Lebensunterhalt gebrauchen, weisen noch auf eine untere Kulturstufe hin. Ein sehr bemerkenswertes Bild wird von unserem Schutzgebiete Kiautschou vorgeführt; die landwirtschaftlichen Erzeugnisse sind besonders zahlreich ausgestellt, wie denn für die Gesamtheit unserer Kolonien ein besonderer Glasschrank die hauptsächlichsten Landeserzeugnisse enthält, die für den Handel in Betracht kommen und in Europa eingeführt werden.

Wir wenden uns zum Glanzpunkte des Museums, nämlich zu der am Ausgange des zweiten Lichthofs aufgestellten und bis in das darüber liegende Stockwerk reichenden chinesischen und japanischen Sammlung, die unsere Aufmerksamkeit um so mehr beansprucht, als unsere Reichs-Postdampfer jene fernen Gebiete Asiens regelmäßig anlaufen. Die kulturgeschichtlichen Sammlungen aus China sind äußerst umfassend und vollständig. Sehr anschaulich wirkt eine Gruppe, die das chinesische Straßenleben darstellt. Da sieht man einen Koch in einer Straßenküche die Speisen bereiten, einen Kupferschmied hämmern und löten, den Barbier bei seiner Arbeit, einen Schuhmacher bei seiner Hantierung und eine Flickfrau bei ihrer Beschäftigung. Verschiedene Sitten und Gebräuche der begüterten Chinesen zeigen uns ein pomphafter Hochzeitszug und ein reich geschmückter Leichenzug. Dort ist weiße Farbe, als Zeichen der Trauer, hier die rote Farbe, als Merkmal der Freude, vorherrschend, aber beiden Zügen schreitet eine rauschende Musik voran. Die hervorragende Industrie und Kunstfertigkeit wird uns u. a. durch ein nach vorn offenes Wohnhaus eines begüterten Chinesen veranschaulicht, dessen verschiedene Zimmer: Opiumzimmer, Empfangszimmer, Schlafzimmer und Küche, je nach Bestimmung und Zweck, köstliche Gerätschaften und Möbel sowie Teppiche und Stickereien bergen. In einem offenen Laden an der Nordseite des Hauses hält der chinesische Kaufmann eine Unmenge von Gegenständen feil, wie wir sie in ähnlicher Weise in jedem europäischen Bazar finden würden. Ein leicht gebauter, anmutiger Pavillon in der Nähe des Hauses will wohl andeuten, wo der chinesische Kaufmann seine Erholungstunden an heißen Sommertagen zubringt. Hervorragende Proben der chinesischen Gewerbekunst sind da, als köstliche hohe Vasen von Porzellan in vollendeter Formschönheit und herrlicher Bemalung, wunderbare alte und neue Bronzen, zum Teil vergoldet, stilvolle Erzeugnisse der Schmiedekunst, ostasiatische seltene Zinngeräte und Erzeugnisse der berühmten chinesischen Strohflechtereien sowie der Seidenweberei. Wie die Seidenweberei früher betrieben wurde, dafür sprechen zwei alte chinesische Webstühle, die die Arbeiter beim Betriebe zeigen. Man ist erstaunt, welcher ungeheuren Fertigkeit es bedurfte, um die schweren Brokatmuster auf diesen einfachen Handmaschinen herzustellen. Etwas von dem chinesischen Beförderungswesen wird auch angedeutet. Bekanntlich sind die Landstraßen in China meist sehr schmal und schwierig zu befahren. Leichte Gefährte sind deshalb erforderlich. Aus der Provinz Schantung wird uns ein

zweirädriger, oben verdeckter und an den Seiten durchbrochener leichter Karren vorgeführt, der von einem Mafu (Pferdeknecht) geleitet und von einem mongolischen Pony gezogen wird. Welche schweren Lasten die chinesichen Kulis fortzuschaffen pflegen, darauf deutet ein langer schmaler Schiebekarren hin, auf dem nebeneinander zwei lange schmale Körbe aus Weidengeflecht stehen, die zur Aufnahme der Waren bestimmt sind. Der Chinese schiebt unter Einsetzung seiner ganzen Kraft den Karren vor sich her.

An die chinesische schließt sich im zweiten Geschosse die japanische Abteilung an. Sie gibt ein Bild von dem erstaunlichen Aufschwunge, den jene neueste Großmacht des fernen Ostens in den letzten 50 Jahren genommen hat. Aus Alt Japan rühren zahlreiche Nachbildungen aus der Kriegerkaste (Daimios) her mit mittelalterlicher Waffensammlung sowie herrlich geschnitzte und zum Teil reich vergoldete Altäre für Buddha- und Schintotempel, ferner Buddha selbst in verschiedenen Darstellungen und zahlreiche Gegenstände des Kultusdienstes überhaupt. Wie der Japaner unserer Tage wohnt, veranschaulicht u. a. das Modell eines leichten Holzhauses mit papierenen Scheiben, wie solche in Tokio, selbst in den Hauptstraßen, zu sehen sind. Man wählt diese Bauart wegen der nicht selten vorkommenden Erdbeben. Das Haus hat u. a. drei Wohnräume und sechs verschiedene Laden- und Arbeitsbetriebe; man sieht überall Mann und Frau bei ihrer Beschäftigung. Eine vollständig moderne Gartenanlage treffen wir in der Nähe des Hauses, und weiter abseits steht ein herrlich blühender Kirschgarten, unter dessen prangender Baumblüte die geputzte Jugend das Frühlingsfest in herkömmlicher Weise feiert. Aus Japans Handel und Industrie rühren zahlreiche Erzeugnisse her, wie Porzellane, Cloisonnées, Lackwaren, sowie solche der Fischerei, Landwirtschaft und des Bergbaues; ein Teil davon ist in dem Laden aus Kioto aufgestellt, an dessen Dache sich Abbildungen von Fischen befinden, die ein Symbol der Freude sind. Man begegnet der Darstellung des Fisches in Japan auf Schritt und Tritt, in Kult und Leben. Überraschend sind die japanischen Stickereien. Besonders hervorragend ist ein großer seidener Wandschirm; am Meeresufer hebt sich in sanften Tönen der nächtliche Himmel ab, nur schwach dringt die Mondsichel hindurch. Alles zeugt von charaktervoller, künstlerischer Arbeit. Etwas abseits sieht man das beliebte zweirädrige leichte Fahrzeug, die Rikscha, in der ein Kuli eine junge Japanerin eiligen Laufes dahinfährt.

Das, was den Bremer Handel in hervorragender Weise beschäftigt, sind die großen Stapelartikel: Tabak und Baumwolle. Der Tabak ist von alters her eine bremische Domäne, für die Baumwolle ist Bremen in den letzten 20 Jahren nach Liverpool der erste Handelsplatz Europas geworden. Auf mehreren Pflanzungen in Niederländisch Indien und Amerika wird uns der Anbau des Tabaks vom Stecklinge bis zur Ernte, das Trocknen und Verpacken der Blätter zu Ballen oder in großen Fässern vorgeführt; ja, man ist noch einen Schritt weitergegangen, die ganze Zigarrenfabrikation in Bremen und anderswo ist hier getreulich nachgebildet. In erläuternden Landschaftsbildern und Plastik ist der Baumwollkultur gedacht. Auf einem Felde in Texas erblicken wir die Baumwollstauden in Blüte, die reif gewordenen Kapseln werden abgenommen und entkernt, die schneeige Baumwolle wird eingesammelt und zu festen Ballen vereinigt; die Ballen werden auf die transatlantischen Dampfer verladen und im Freihafen zu Bremen abgeliefert. Um den Besuchern einen Vergleich zu gestatten, sind auf zwei großen Auslegetischen 96 Proben aus anderen Baumwollenländern, wie Indien, China, Japan, Mexiko, Ägypten usw., ausgebreitet, woraus hervorgeht, daß wir bei der Baumwollfabrikation nicht allein auf Amerika angewiesen sind. Zahlreiche Proben von Baumwollgeweben vervollständigen diese Sammlung.



Außer der Handelsabteilung hat im zweiten Geschosse des Gebäudes, wie schon kurz erwähnt, die großartige Fauna ihren Platz gefunden. Die aus vielen Tausenden von Exemplaren bestehende, einzigartige ornithologische Sammlung gehörte der Klubgesellschaft Museum am Domshof, von der sie seinerzeit übernommen worden ist. Die Tierwelt ist überall systematisch geordnet und vielfach in lebenswahren Gruppen veranschaulicht. Da sehen wir z. B. einen Elefanten im Kampfe mit einem Tiger, der ihm auf den Rücken gesprungen ist; Wildschweine, sich mit Wölfen zerfleischend; einen wütenden, mächtigen Gorilla, während das Weibchen und ihr Junges weit harmloser erscheinen; eine friedliche Biberfamilie, Gruppen von Moschusochsen, Eisbären usw. Hier sei noch eine der größten Seltenheiten erwähnt, die das Museum birgt, das Okapi. Dieses Tier stammt aus dem Innern Afrikas und ist bisher nicht lebend nach Europa gekommen. Das Okapi erreicht die Höhe eines Pferdes und scheint nach der Form des Halses und der Zeichnung seines Felles zwischen Giraffe und Zebra zu stehen. Das erste Fell des Tieres gelangte durch Sir Harry Johnston, Gouverneur von Uganda, im Jahre 1901 in das Privatmuseum des Barons Rothschild zu Tring bei London. Seitdem sind nur noch sehr wenige Balgexemplare nach Europa ausgeführt worden.

Wir wenden uns schließlich zu der im dritten Geschoß untergebrachten äußerst umfangreichen Schiffsmodellsammlung. Alle Schiffstypen und Schiffsgrößen sind hier vertreten, vom kleinsten Segelschiffe bis zu den Riesendampfern unserer Handels- und Kriegsflotte. Es ist ein anschauliches Bild, das man da von dem gewaltigen Fortschritte des deutschen Schiffsbaues empfängt. Mit zahlreichen Geschenken sind der Norddeutsche Lloyd, die Aktiengesellschaft »Weser« und die Seekabelwerke in Nordenham vertreten. Wir sehen da u. a. die herrlichen Vollmodelle des Reichs-Postdampfers »Goeben« von 8792 R. T., des Norddeutschen Lloyddampfers »Berlin« von 17 324 R. T., des größten bisher bei der Weser-Aktiengesellschaft gebauten Personendampfers, der 1909 in die Fahrt von Genua nach New York eingestellt worden ist, ferner des neuesten mächtigen Dreadnought der deutschen Kriegsflotte »Westfalen« mit 18 900 t Wasserverdrängung. Vom Seekabeldampfer »Stephan« ist ein bis in die kleinsten Einzelheiten gehendes Modell gestiftet worden, außerdem haben die Seekabelwerke die Anfertigung der Kabel veranschaulicht.

So ist denn in den vielseitigsten Beziehungen den Anforderungen eines Museums für Völkerkunde usw. Rechnung getragen worden; die Sammlungen gewähren einen vorzüglichen Anschauungsunterricht für alle, die sich mit den einschlägigen Wissenschaften eingehend beschäftigen wollen.

Hamburgs Schiffahrt im Jahre 1911.

Die vom Handelsstatistischen Bureau in Hamburg kürzlich veröffentlichten »Tabellarischen Übersichten des hamburgischen Handels im Jahre 1911« enthalten, wie alljährlich, ein reiches, teilweise bis ins achtzehnte Jahrhundert zurückgreifendes statistisches Material über Hamburgs Handel und Schiffahrt. In besonderen Abschnitten werden darin Seeschiffahrt, Wareneinfuhr, Warenausfuhr, Auswanderer-Beförderung, Seeversicherungen, Banken, Wechsel- und Geldverkehr behandelt.



Der bemerkenswerte Aufschwung, den die Weltschiffahrt im Jahre 1911 zu verzeichnen hatte, spiegelt sich deutlich im Schiffsverkehr unseres größten deutschen Seehafens wider, der zugleich der verkehrsreichste Festlandshafen ist. Im Jahre 1911 kamen in Hamburg an 17 965 Seeschiffe mit 13 176 469 R.T. gegenüber 17 358 Seeschiffen mit 12 656 281 R.T. im Jahre 1910; die Zahl der von Hamburg abgegangenen Seeschiffe betrug 17 838 mit 13 198 677 R.T. gegenüber 17 244 mit 12 756 786 R.T. im Vorjahre. Von den angekommenen Seeschiffen waren 6 472 (36 v. H.) Segelschiffe, 11 493 (64 v. H.) Dampfer; unter den abgegangenen Seeschiffen befanden sich 6 455 (36,2 v. H.) Segelschiffe, 11 383 (63,8 v. H.) Dampfer. In der Flußschiffahrt stellte sich die Ankunft von der Oberelbe auf 22 885 Fahrzeuge mit 8 339 890 Tonnen Tragfähigkeit, von der Niederelbe auf 17 518 Fahrzeuge mit 1 581 030 Tonnen Tragfähigkeit; dagegen gingen ab nach der Oberelbe 23 245 Fahrzeuge mit 8 518 968 Tonnen Tragfähigkeit, nach der Niederelbe 25 410 Fahrzeuge mit 2 207 399 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den in Hamburg angekommenen Seeschiffen fuhren 11 234 mit einem Raumgehalte von 7 683 143 R.T. unter deutscher Flagge, 6 731 mit einem Raumgehalte von 5 493 326 R.T. unter fremder Flagge. Unter den Schiffen fremder Landesangehörigkeit behauptete die britische Flagge mit 3 373 angekommenen Schiffen von 3 850 849 R.T. den ersten Platz, ihr zunächst kam die norwegische Flagge mit 696 Schiffen von 434 314 R.T.

Allgemeines Interesse beansprucht die Übersicht über die Entwicklung der Seeschiffahrt in Hamburg seit 1791. Auszugsweise von 10 zu 10 Jahren sei diese Übersicht in der folgenden Zusammenstellung wiedergegeben.

Es kamen an im Jahre	Segelschiffe	Dampfschiffe	Insgesamt		Bemerkungen
			Schiffe	R.T.	
1791.......	1 504	—	1 504	unbekannt	Während der 10 Jahre 1801 bis 1813 hat keine Schiffahrt stattgefunden, weil die Franzosen das linke Elbufer besetzten und England die Elb-Blockade durchführte.
1801.......	2 177	—	2 177	»	
1821.......	2 008	—	2 008	161 066	
1831.......	2 270	77	2 347	223 443	
1841.......	2 884	310	3 194	371 804	
1851.......	3 562	607	4 169	558 403	
1861.......	4 012	1 207	5 219	992 419	
1871.......	2 981	2 458	5 439	1 887 505	
1881.......	2 593	3 382	5 975	2 805 605	
1891.......	2 370	6 303	8 673	5 762 369	
1901.......	4 103	8 744	12 847	8 383 365	
1911.......	6 472	11 493	17 965	13 176 469	

Mit der Zunahme des Schiffsverkehrs wuchs auch die Zahl der in Hamburg beheimateten Schiffe. In welchem Maßstabe sich der Bestand der

hamburgischen Seeschiffe seit 1850 verändert hat, erhellt aus nachstehender Übersicht.

Bestand der Reederei Hamburgs am 31. Dezember	Schiffe	R.T.
1850	326	71 258
1860	486	142 416
1870	439	184 496
1880	491	244 279
1890	587	538 229
1900	802	988 656
1910	1 228	1 611 692
1911	1 252	1 687 945.

Vornehmlich diesem raschen Anwachsen der hamburgischen Handelsflotte in den letzten Jahrzehnten ist es zu danken, daß Deutschland hinsichtlich der Leistungsfähigkeit seiner Handelsflotte jetzt den zweiten Platz in der Reihe der Hauptschiffahrtsländer der Erde einnimmt, während es noch 1870 an fünfter und 1880 an vierter Stelle stand. Wie sich diese aufsteigende Entwicklung zugunsten der deutschen Schiffahrt in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts vollzogen hat, möge die folgende, dem englischen Blaubuche »Merchant Shipping 1908« entnommene Statistik zeigen, die den Gesamttonnengehalt der Seeschiffe für Hamburg und die Hauptschiffahrtsländer in den Jahren 1850 bis 1908 angibt.

Der Gesamttonnengehalt betrug für	in den Jahren							
	1850 R.T.	1860 R.T.	1870 R.T.	1880 R.T.	1890 R.T.	1900 R.T.	1905 R.T.	1908 R.T
Hamburg	71 258	142 416	184 496	244 279	538 229	988 656	1 361 721	1 558 871
Deutschland	—	—	982 355	1 181 525	1 433 413	1 941 645	2 469 292	2 825 404
Großbritannien ..	3 565 133	4 658 687	5 690 789	6 574 513	7 978 538	9 304 108	10 735 582	11 541 394
Norwegen	298 315	558 927	1 022 515	1 518 658	1 705 699	1 508 118	1 482 094	1 569 646
Japan	—	—	—	89 309	145 692	863 936	1 273 467	1 543 8[illegible]
Frankreich	688 153	996 124	1 072 048	919 298	944 013	1 037 726	1 387 220	1 452 49[illegible]
Rußland mit Finnland	—	—	—	756 192	—	974 536	958 436	1 084 164
Italien	—	—	1 012 164	999 196	820 716	945 008	1 025 603	1 020 0[illegible]
Vereinigte Staaten von Amerika ..	1 585 711	2 546 237	1 516 800	1 352 810	946 695	826 694	954 513	940 0[illegible]

Die Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1910.

Mitteilungen über die Entwicklung und den Umfang der auf der Erde betriebenen Eisenbahnen sowie über ihr Anlagekapital haben wir zum letzten Male im Archiv 1909, S. 681 ff., und zwar nach dem Stande am Schlusse des Jahres 1907 gebracht. Wie wir nunmehr einer Veröffentlichung im »Archiv für Eisenbahnwesen« (Jahrg. 1912, Heft 3) entnehmen, hat sich die damals ausgesprochene Vermutung, daß das gesamte Eisenbahnnetz der Erde im Laufe des Jahres 1909 eine Länge von einer Million Kilometer erreichen werde, tatsächlich erfüllt. Bis zum Schlusse des Jahres 1910 ist die Gesamtlänge der Eisenbahnen der Erde weiter auf 1 030 014 km gewachsen gegen 957 283 km am Ende des Jahres 1907. Diese Länge kommt ungefähr dem fünfundzwanzigfachen Umfange der Erde am Äquator gleich und nähert sich dem dreifachen Betrage der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde.

Die meisten Eisenbahnen befanden sich Ende 1910 nach wie vor in Amerika, nämlich 526 382 km. Auf die nordamerikanische Union, einschließlich Alaska mit 676 km, entfielen davon 388 173 km oder noch rund 54 000 km mehr als auf ganz Europa, dessen Eisenbahnnetz am Schlusse des Jahres 1910 einen Umfang von 333 848 km hatte. Asien besaß Ende 1910 101 916 km, Afrika 36 854 km, Australien 31 014 km Eisenbahnen. In der Reihenfolge der einzelnen am besten mit Eisenbahnen ausgestatteten Staaten ist gegenüber dem Stande von Ende 1907 insofern eine Änderung eingetreten, als das Deutsche Reich den Vorsprung des europäischen Rußlands eingeholt und somit wieder den Platz an zweiter Stelle eingenommen hat, und als ferner Großbritannien mit Irland von Canada überflügelt und von der siebenten auf die achte Stelle herabgedrückt worden ist.

Es besaßen Ende 1910 an Eisenbahnlänge:

die Vereinigten Staaten von Amerika	388 173	km,
das Deutsche Reich	61 148	-
(davon Preußen 37 471 km)		
das europäische Rußland	59 559	-
Britisch Ostindien	51 647	-
Frankreich	49 385	-
Österreich-Ungarn	44 371	-
Canada	39 792	-
Großbritannien und Irland	37 579	-
die Argentinische Republik	28 636	-
Mexiko	24 559	-
Brasilien	21 370	-
Italien	16 960	-
Spanien	14 994	-
Schweden	13 982	-.

In den übrigen Staaten blieb die Länge der Eisenbahnen auch 1910 noch hinter 10 000 km zurück.

Betrachtet man das Verhältnis der Eisenbahnlänge zum Flächeninhalte des Landes, so stand Ende 1910 nach wie vor das Königreich Belgien an der Spitze; dort kamen auf 100 qkm Flächeninhalt 28,8 km Eisenbahnen. Es folgten das Königreich Sachsen mit 21,0, Luxem-



burg mit 19,7, Baden mit 14,8, Elsaß-Lothringen mit 14,6, Großbritannien und Irland mit 12,0, die Schweiz mit 11,4, das Deutsche Reich mit 11,3, Württemberg mit 10,0, Preußen und Bayern mit je 10,7, die Niederlande mit 9,7 sowie Frankreich und Dänemark mit je 9,2 km auf je 100 qkm Flächeninhalt. In den übrigen Ländern stellte sich dieses Verhältnis wesentlich ungünstiger. U. a. entfielen in Österreich-Ungarn mit Bosnien und der Herzegowina nur 6,6 km, in den Vereinigten Staaten von Amerika (einschließlich Alaska) nur 4,2 km Eisenbahnen auf je 100 qkm Flächeninhalt.

Im *Verhältnis zur Bevölkerungszahl* besaß Ende 1910 die britische Kolonie Westaustralien die meisten Eisenbahnen; auf je 10 000 Einwohner kamen dort 82,6 km Eisenbahnlänge. Auch in den übrigen australischen Kolonien stellte sich dieses Verhältnis infolge der geringen Bevölkerungsdichtigkeit wie bisher sehr günstig. In Canada entfielen 61,2 km, in den Vereinigten Staaten von Amerika 43,5 km Eisenbahnen auf je 10 000 Einwohner. Unter den europäischen Staaten behauptete in dieser Beziehung Schweden mit 25,6 km Eisenbahnen auf je 10 000 Einwohner den ersten Platz. Im Deutschen Reiche und in Preußen kamen 9,3, in Österreich-Ungarn 8,7, in Großbritannien und Irland 8,3, in Belgien 11,4 und in Frankreich 12,6 km Eisenbahnen auf je 10 000 Einwohner.

Bei den vorstehenden Zahlen ist indes wiederum zu berücksichtigen, daß sie insofern kein vollständig klares Bild von dem Stande des Eisenbahnwesens in den einzelnen Ländern ergeben, als bei den zur Verfügung stehenden Unterlagen hinsichtlich der Einberechnung der *Neben- und Kleinbahnen* kein vollständig gleichmäßiges Verfahren beobachtet werden konnte. So haben z. B. für Belgien auch dieses Mal wieder die chemins de fer vicinaux sämtlich mitgezählt werden müssen, obgleich sie nur zum Teil Nebenbahnen, zum andern Teil aber Kleinbahnen sind, während für die Vereinigten Staaten von Amerika die vielen elektrischen sogenannten Städte- oder Überlandbahnen (interurban oder overland railways) und für das Deutsche Reich die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen außer Betracht gelassen worden sind. Würde man zu den Ende 1910 im Deutschen Reiche vorhanden gewesenen Eisenbahnen die *nebenbahnähnlichen Kleinbahnen* hinzurechnen, so ergäbe sich für Preußen ein Eisenbahnnetz von 46 547 km statt der angegebenen 37 471 km und für das Deutsche Reich ein Eisenbahnnetz von 70 690 km statt der aufgeführten 61 148 km. An Bahnlänge entfielen dann in Preußen 13,3 (statt 10,7) km auf je 100 qkm Flächeninhalt und 11,7 (statt 9,3) km auf je 10 000 Einwohner und im Deutschen Reiche 13,1 (statt 11,3) km auf je 100 qkm Flächeninhalt und 11,0 (statt 9,3) km auf je 10 000 Einwohner. Preußen und das Deutsche Reich würden alsdann in der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes, nach dem Verhältnisse der Länge der Eisenbahnen zur Flächenausdehnung des Landes berechnet, auch Großbritannien und Irland übertreffen, und Preußen käme außerdem in der Reihenfolge der Länder, bei denen das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungszahl am günstigsten ist, vor Belgien zu stehen, während das Deutsche Reich nur noch 0,4 (statt 2,1) km in dieser Beziehung hinter Belgien zurückbleiben würde.

Bei *Berechnung des Anlagekapitals* der Eisenbahnen der Erde am Ende des Jahres 1910 wird im »Archiv für Eisenbahnwesen« für die europäischen Eisenbahnen ein Durchschnittsatz von 317 000 ℳ (1907: 336 000 ℳ), für die Bahnen in den übrigen Erdteilen ein Durchschnittsatz von 174 000 ℳ (1907: 157 000 ℳ) für 1 km zugrunde gelegt. Die Annahme eines höheren Durchschnittsatzes für die europäischen Bahnen als für die Bahnen der anderen Erdteile gründet sich auf die durchschnittlich bessere Ausrüstung der Bahnen sowie auf die höheren Aufwendungen, die in Europa

beim Ankaufe des Grund und Bodens gemacht werden müssen. Nach den angegebenen Durchschnittssätzen ergibt sich für Ende 1910 ein Anlagekapital

von 333 848 × 317 000 .... für die Bahnen Europas und	= 105 829 816 000 ℳ
von 696 166 × 174 000 .... für die Bahnen der übrigen Erdteile,	= 121 132 884 000 -
so daß das Anlagekapital aller Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1910 auf zusammen	226 962 700 000 -

oder rund 227 Milliarden Mark gegen rund 208 Milliarden Mark am Ende des Jahres 1907 geschätzt wird.

Das »Archiv für Eisenbahnwesen« weist ferner darauf hin, daß die erste größere, dem allgemeinen Personen- und Güterverkehr dienende Eisenbahn, nämlich die von Liverpool nach Manchester, im Jahre 1830 eröffnet worden sei, daß mithin das Eisenbahnwesen, wenn man den Beginn des Eisenbahnzeitalters auf dieses Jahr festsetze, im Jahre 1910 das achte Jahrzehnt seiner Entwicklung vollendet habe. Infolgedessen gibt das Archiv in Form tabellarischer Übersichten einige wertvolle Aufschlüsse über die Fortschritte im Ausbau des Eisenbahnnetzes der Erde während der einzelnen Jahrzehnte, aus denen hier nach einem Auszug im »Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger« (Jahrg. 1912, Nr. 204) folgendes mitgeteilt sei.

Im letzten Jahrzehnte (1901 bis 1910) hat sich das Gesamtnetz der Eisenbahnen wesentlich stärker vermehrt als im Jahrzehnte von 1891 bis 1900. nämlich um 239 900 km gegenüber 172 800 km im vorhergegangenen zehnjährigen Zeitraume. Die bisher höchste Zahl (244 900 km) war die des Jahrzehnts von 1881 bis 1890, hinter der das letzte Jahrzehnt um 5 000 km zurückbleibt. Die meisten Eisenbahnen wurden wie in den früheren Jahrzehnten so auch im Jahrzehnte von 1901 bis 1910 wiederum in Amerika, hauptsächlich in den Vereinigten Staaten, erbaut; aber die gewaltigen Zahlen der neuen amerikanischen Bahnen im Jahrzehnte von 1881 bis 1890 sind noch nicht wieder erreicht und werden auch schwerlich je wieder erreicht werden. Im Jahrzehnte von 1881 bis 1890 wurden in Amerika 156 700 km, in den Vereinigten Staaten allein 117 700 km neue Bahnen fertiggestellt, im Jahrzehnte von 1901 bis 1910 betrugen die gleichartigen Zahlen nur 124 200 und 77 100 km. In den Vereinigten Staaten wird neuerdings mehr Wert gelegt auf die Erweiterung, Verbesserung und unter Umständen Umgestaltung der vorhandenen Bahnen als auf den Bau ganz neuer Linien, wenngleich insbesondere im Westen noch viele Lücken auszufüllen sind. Ähnlich liegt die Sache in Canada. Diese Einschränkung des Baues neuer Bahnen wird nicht vollständig ausgeglichen durch den lebhaften Aufschwung in der Entwicklung der südamerikanischen Bahnen, hauptsächlich der in Argentinien und Brasilien. Dagegen treten in den letzten Jahrzehnten sehr deutlich die Fortschritte zutage, die in Asien und Afrika in der Ausgestaltung der Eisenbahnnetze gemacht worden sind. In Asien sind im Jahrzehnte von 1871 bis 1880 8 100 km, im Jahrzehnte von 1901 bis 1910 41 600 km Eisenbahnen gebaut worden. Hier ist es der Aufschwung des Eisenbahnbaues in Japan und China, der sich in der hohen Zahl für das letzte Jahrzehnt widerspiegelt, während in dem unmittelbar vorhergegangenen zehnjährigen Zeitraume von 1891 bis 1900 mehr die asiatischen Gebiete Rußlands in den Vordergrund getreten waren. In Afrika fällt der Fortschritt ebensosehr in die Augen: im Jahrzehnte von 1881 bis 1890 wurden 4 800 km Eisenbahnen, im Jahrzehnte von 1901 bis 1910 nahezu das Vierfache, 16 800 km, neu gebaut. An dem Ausbau sind hauptsächlich

die englischen, die belgischen und die deutschen Kolonien beteiligt. Überall herrscht das Bestreben, von den Küsten in das Innere des Erdteils einzudringen; daneben schreitet der Bau der großen Überlandbahn, die von Ägypten an das Kap der guten Hoffnung führen soll, vorwärts, und neue Querbahnen aller Art werden geplant. In Europa und in Australien sieht man in den letzten Jahrzehnten ein ziemlich gleichmäßiges Fortschreiten des Eisenbahnbaues.

LITERATUR.

Die freiwillige Weiterversicherung in der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung nach den neuen Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung für die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, bearbeitet von Ober-Postpraktikant Theel. Zu beziehen durch den Verfasser in Berlin-Pankow, Schloßstraße 7, oder vom Buchverlage der »Deutschen Post« in Berlin S. 42, Oranienstraße 140. Preis 30 Pf.

Der Verfasser empfiehlt den Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, die früher invalidenversicherungspflichtig waren, aber inzwischen in das Beamtenverhältnis übergetreten sind, die freiwillige Erneuerung ihrer erloschenen Pflichtversicherung, deren Wert auch bereits im Archiv 1912, S. 178 ff., hervorgehoben worden ist. Er weist in ausführlicher Weise auf die bedeutenden Vorteile hin, die den versichert gewesenen Unterbeamten durch die Weiterversicherung erwachsen, und bringt neben den gesetzlichen Vorschriften eine Übersicht über die Höhe der Renten und ihr Verhältnis zu den geleisteten Beiträgen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 22. BERLIN, NOVEMBER. **1912.**

Das Postbauwesen.

Von Postrat W. Heß in Oppeln.

I. Die Einrichtung der Postbauverwaltung.

Eine Postbauverwaltung im engeren Sinne, d. h. eine dem großen Verwaltungskörper der Reichspost unmittelbar angegliederte eigene Bauverwaltung für Postzwecke, gibt es erst seit dem Jahre 1875. Bis dahin wurde der technische Teil des Postbauwesens durch Vermittlung der Bauverwaltungen der einzelnen Bundesstaaten, in Preußen durch die Organe der preußischen allgemeinen Bauverwaltung, unentgeltlich mitbesorgt. Nicht einmal bei der Zentralbehörde bestand zu Beginn der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts ein eigenes Bureau für Bauangelegenheiten. Bei der Feststellung der Baupläne wirkten als Prüfungsstellen die obersten Baubehörden der Landesregierungen, in Preußen die Bauabteilung des damaligen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, mit. Diese Verhältnisse führten zu zahlreichen Mißhelligkeiten. Einerseits entsprach es nicht dem Umfang und der Wichtigkeit der bautechnischen Arbeiten im Bereiche der Reichs-Postverwaltung, daß sie unter die Nebengeschäfte verwiesen und Baubeamten zugeteilt wurden, deren Tätigkeit durch ihre Landesregierungen meist vollständig in Anspruch genommen war, anderseits führten die Landesregierungen oft lebhafte Klage über zu starke Belastung ihrer Organe mit Postbauangelegenheiten. Namentlich die preußische Regierung machte geltend, daß eine Verpflichtung, derartige Leistungen für das Reich durch

die Landesbaubeamten unentgeltlich besorgen zu lassen, nach der Reichsverfassung nicht bestehe, daß sich ferner daraus eine ungleichmäßige Belastung der einzelnen Landesregierungen ergebe, und daß endlich die Landesbaubeamten nicht überall in der Lage seien, ohne Beeinträchtigung ihrer hauptsächlichsten Obliegenheiten im Interesse einer Reichsverwaltung Dienstverrichtungen nebenher zu besorgen. Diese Klagen waren um so berechtigter, als die Aufgaben der Reichs-Postverwaltung auf dem Gebiete des Bauwesens an Bedeutung stark gewachsen waren. In den ersten Jahren nach der Einführung des Einheitsportos für Briefe (1868) hatten sich nämlich die Postverwaltung des Norddeutschen Bundes und ihre Rechtsnachfolgerin, die Reichs-Postverwaltung, genötigt gesehen, die Ausgaben für den Betrieb auf das äußerste einzuschränken und u. a. Aufwendungen für Bauten, soweit als irgend angängig, vorläufig hinauszuschieben, so daß die postalische Bautätigkeit längere Zeit hindurch sehr gering gewesen war. Ferner hatte die Postverwaltung in den 1866 und 1870/71 neu hinzugetretenen Gebieten eine Reihe von Posthäusern übernommen, deren baulicher Zustand recht unzulänglich war. Außerdem wurde in einer großen Anzahl von Orten infolge der schnellen Ausdehnung des deutschen Eisenbahnnetzes der bisherige Brennpunkt des Postverkehrs derart verschoben, daß die Postverwaltung nicht umhin konnte, ihre bisherigen Betriebsräume aufzugeben und an anderen Punkten, teilweise auf allein gelegenen Bahnhöfen, neue Postgebäude zu errichten. Namentlich aber erforderte der ungeahnte Verkehrsaufschwung, der im neugegründeten Deutschen Reiche allgemein eintrat, an vielen Orten gebieterisch umfassende Betriebserweiterungen, denen sich die alten Postgebäude nicht mehr gewachsen zeigten.*) Das Zusammentreffen aller dieser Umstände hatte die Entfaltung einer regeren Bautätigkeit der Postverwaltung so sehr zur Notwendigkeit gemacht, daß schon wenige Jahre nach der Errichtung der Reichs-Postverwaltung die bisherigen Einrichtungen für die Behandlung von Postbauangelegenheiten nicht mehr ausreichten.

Um den erhöhten Anforderungen Rechnung zu tragen, wurde zunächst im Januar 1872 »zur Bearbeitung der Angelegenheiten, welche die Erwerbung von Grundstücken für Postzwecke, den Aufbau, Ausbau, die bauliche Veränderung, Instandhaltung und den Verkauf von Postgebäuden, ferner die mietweise Beschaffung von Postdiensträumen und Dienstwohnungsräumen betreffen, sowie für die laufende Richtigstellung der zur Bearbeitung dieser Angelegenheiten erforderlichen Materialien« beim General-Postamt ein besonderes Bureau eingerichtet, das die Bezeichnung »Bau-Bureau« erhielt.**) Einige technische Hilfskräfte, die dem Bureau zugeteilt wurden, sollten es in den Stand setzen, Bauentwürfe, Zeichnungen usw. in geeigneten Fällen selbst anfertigen zu lassen. Gleichzeitig wurde für die bautechnischen Angelegenheiten ein Hilfsdezernat geschaffen. Der Inhaber dieses Dezernats versah die Geschäfte eines technischen Beirats beim General-Postamte; seine Tätigkeit blieb aber im wesentlichen auf die Bauausführungen in Berlin beschränkt. Der von den Landesregierungen am meisten beklagte Übelstand, Heranziehung der Landesbaubeamten zur technischen Ausführung der Postbauten, blieb einstweilen unberührt. Doch schon ein Jahr später, 1873, machte sich das General-Postamt daran, auch diesen Streitpunkt aus dem Wege zu schaffen. In einer Vorlage an das Reichskanzleramt vom 25. September 1873, die zum großen Teile vom General-Postmeister Stephan selbst verfaßt war, entwickelte es den Plan zur Schaffung einer ausschließ-

*) Vgl. hierüber Archiv 1881, S. 467/468.

**) Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung, Jahrg. 1872, Nr. 12, S. 100.

lich den Zwecken des Reichs dienenden besonderen Bauverwaltung. Dabei wurde vorgeschlagen, diese Verwaltung gleichmäßig allen Reichsbehörden, insbesondere auch der Heeresverwaltung, dienstbar zu machen. Im Reichskanzleramte fand der Plan eine günstige Aufnahme. Die Heeresverwaltung sprach sich aber gegen die Vereinigung der bautechnischen Geschäfte für die Post-, die Telegraphen- und die Heeresverwaltung aus. Infolgedessen entschloß man sich, die neue Bauverwaltung möglichst eng an die Reichs-Postverwaltung anzugliedern, durch deren Bedürfnisse ihre Einrichtung in der Hauptsache bedingt wurde, und ihr im übrigen nur aufzugeben, auch von anderen Reichs-Zivilverwaltungen, u. U. auch von der Heeresverwaltung, unentgeltlich Aufträge zur Ausführung zu übernehmen, soweit dies ohne Beeinträchtigung ihrer sonstigen Aufgaben tunlich sei. Nach umfangreichen Ermittlungen über die voraussichtlichen Kosten der Einrichtung des neuen Verwaltungszweigs wurden die erforderlichen Mittel in den Reichsetat für 1875 eingestellt. Durch die Verabschiedung dieses Etats wurde die Schaffung einer Reichs-Bauverwaltung, die aber von vornherein den Charakter einer reinen Postbauverwaltung annahm, vom Jahre 1875 ab zur Tatsache. Erst dadurch konnte die Postbautätigkeit sich so entfalten, wie es nötig war, wenn die Ausgestaltung der Postdiensträume mit der schnellen Entwicklung des Postbetriebs gleichen Schritt halten sollte.

II. Organisation und Entwicklung der Postbauverwaltung.

Die Grundzüge der Organisation der neuen Reichs-Bauverwaltung waren folgende. Die gesamte technische Wahrnehmung des Bauwesens wurde der obersten Post- und Telegraphenbehörde sowie den Ober-Postdirektionen und den Telegraphendirektionen unter Mitwirkung eigener Organe übertragen. Beim General-Postamte wurde aus diesem Anlasse die Stelle eines bautechnischen Mitglieds und vortragenden Rates unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Hilfsdezernats für bautechnische Angelegenheiten neu eingerichtet. Auf diesen Beamten gingen die Dienstgeschäfte über, die bisher in Post- und Telegraphen-Bauangelegenheiten bei den obersten Baubehörden der Landesregierungen erledigt worden waren. Zu seiner Unterstützung wurde ihm ein besonderes, mit je zwei Baumeistern, Bauzeichnern und Bauschreibern besetztes Bureau beigegeben. Dieses, ursprünglich aus zwei Abteilungen*) bestehende Bureau erhielt die Bezeichnung »Bautechnisches Bureau«, die aber später (1885) in »Technisches Baubureau« (die noch heute gültige Bezeichnung) geändert wurde. Das bisherige »Baubureau« blieb daneben bestehen, führt aber seitdem die Bezeichnung »Bauverwaltungsbureau«. Im übrigen ging die technische Wahrnehmung des Bauwesens auf die Ober-Postdirektionen und die Telegraphendirektionen über. Zu diesem Zwecke wurden aus den Bezirken der damals vorhandenen 37**) Ober-Postdirektionen (O. P. D.) 13 Baubezirke gebildet und diese mit je einem Baurat besetzt. Zwei Bauräte kamen nach Berlin; von ihnen hatte einer die bautechnischen Arbeiten für den Bezirk der O. P. D. in Potsdam, der andere die für den

*) Eine Abteilung des »Bautechnischen Bureaus« wurde 1878 vom Reichs-Postamt abgetrennt und der O. P. D. in Berlin unterstellt.

**) Die O. P. D. in Aachen, Bromberg und Minden (Westf.) wurden erst 1876, die in Chemnitz erst 1897 eingerichtet.



Bezirk der O.P.D. in Frankfurt (Oder) mitzuerledigen. Die übrigen 11 Postbauräte wurden zugeteilt den O.P.D. in:

Arnsberg*) für die O. P. D.-Bezirke Arnsberg und Münster (Westf.),

Breslau für die O. P. D.-Bezirke Breslau, Liegnitz und Oppeln,

Cöln für die O. P. D.-Bezirke Cöln und Düsseldorf,

Dresden für die O. P. D.-Bezirke Dresden und Leipzig,

Erfurt für die O. P. D.-Bezirke Erfurt, Halle (Saale) und Magdeburg,

Frankfurt (Main) für die O. P. D.-Bezirke Cassel, Coblenz, Darmstadt, Frankfurt (Main) und Trier,

Hannover für die O. P. D.-Bezirke Braunschweig, Bremen, Hannover und Oldenburg (Grhzgt.),

Karlsruhe (Baden) für die O. P. D.-Bezirke Karlsruhe (Baden), Konstanz, Metz und Straßburg (Elsaß),

Königsberg (Pr.) für die O. P. D.-Bezirke Danzig, Gumbinnen und Königsberg (Pr.),

Schwerin (Meckl.) für die O. P. D.-Bezirke Hamburg, Kiel und Schwerin (Meckl.) und

Stettin für die O. P. D.-Bezirke Köslin, Posen und Stettin,

sowie für die in den genannten Bezirken vorhandenen Reichs-Telegraphenbehörden.

Die Postbaubezirke Cöln, Dresden, Karlsruhe (Baden) und Schwerin (Meckl.) traten am 1. April 1875 in Wirksamkeit; es folgte noch im April die Einrichtung des Postbaubezirks in Hannover, im Mai die der beiden Baubezirke in Berlin und des Baubezirks in Frankfurt (Main), Anfang Juni die Einrichtung des Postbaubezirks in Erfurt und in kurzer Folge sodann die der übrigen Postbaubezirke, so daß die Organisation der Postbauverwaltung im August 1875 abgeschlossen war. Das Geschäftsverfahren der Postbauräte und ihr Verhältnis zu den O. P. D. wurden durch eine besondere Dienstanweisung geregelt.

Das technische Personal der neuen Reichs-(Post-)Bauverwaltung setzte sich hiernach im Jahre 1875 zusammen aus einem bautechnischen Mitgliede des Reichs-Postamts und 13 den O. P. D. zugeteilten Postbauräten nebst den erforderlichen technischen Hilfskräften.

Entsprechend den Erläuterungen im Etat für 1875 wurden von der Einrichtung der Postbaubezirke die Abteilung des Reichskanzleramts für das Justizwesen (jetzt Reichs-Justizamt), das Reichseisenbahnamt, die Kriegsministerien in Berlin und Dresden und die Admiralität (jetzt Reichs-Marineamt) in Kenntnis gesetzt, mit dem Anheimstellen, sich gegebenenfalls den neuen Dienstzweig nutzbar zu machen. Das ist jedoch nur sehr selten geschehen; die Wirksamkeit der neuen Bauverwaltung blieb vielmehr von vornherein auf die Bauangelegenheiten der Postverwaltung und der Telegraphenverwaltung beschränkt. Allerdings zeigte sich auch bald, daß die auf diesen beiden Gebieten erwachsenden Aufgaben viel zu bedeutend und umfangreich waren, als daß die Postbauräte ohne Schädigung ihrer eigenen Dienstgeschäfte größere Aufträge für andere Reichsverwaltungen nebenher hätten übernehmen können.

*) Der Sitz der O. P. D. Arnsberg ist inzwischen nach Dortmund verlegt worden.



Besonders segensreich erwies sich das Bestehen einer eigenen Postbauverwaltung bereits 1876, als die Reichs-Telegraphenverwaltung mit der Reichs-Postverwaltung vereinigt wurde. Diese Verschmelzung brachte eine starke Steigerung der Baubedürfnisse mit sich, ermöglichte es aber zugleich, durch zweckmäßige Raumausnutzung in den vorhandenen Gebäuden von zahlreichen Grundstücksankäufen und Neubauten abzusehen, die von der früheren Telegraphenverwaltung lediglich für Telegraphenbetriebszwecke geplant waren und namhafte Aufwendungen erfordert hätten.

Ende 1877 trat in der dienstlichen Stellung der Postbauräte eine wichtige Änderung ein. Das Verhältnis der Postbauräte zu den O. P. D. wich bis dahin insofern von der dienstlichen Stellung der anderen Räte ab, als für die Postbauräte besondere Geschäftsverwaltungen eingerichtet worden waren. Auf Anregung der O. P. D. in Karlsruhe (Baden) wurden nunmehr — zunächst versuchsweise — die Postbauräte bezüglich der bautechnischen Angelegenheiten unmittelbar in das Verhältnis von Referenten eingesetzt. Diese Anordnung hatte einerseits eine beträchtliche Vereinfachung des Geschäftsverkehrs zur Folge, anderseits bewirkte sie, daß sich der neue Dienstzweig, die Reichs-Bauverwaltung, wesentlich fester in die Gesamtorganisation der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung einfügte. Vom 1. Juli 1879 ab wurde die Einrichtung zu einer dauernden erhoben und gleichzeitig dahin erweitert, daß die Postbauräte in Bauangelegenheiten anderer Art, bei denen nicht bautechnische Fragen in Betracht kommen (Bauetatsachen, Mietangelegenheiten usw.), das Korreferat übernehmen mußten.

Die Anforderungen an die Postbauräte waren von vornherein hoch. In besonders großen Baubezirken, die mehrere, räumlich weit ausgedehnte O.P.D.-Bezirke umfaßten, und in denen daher schon frühzeitig ein Bedürfnis nach Entlastung der Postbauräte eintrat, half man sich zunächst dadurch, daß an Orten außerhalb des Sitzes der Postbauräte Regierungsbaumeister eingestellt wurden, die als ständige Vertreter der Postbauräte die bautechnischen Angelegenheiten für bestimmte Bezirke selbständig zu erledigen hatten, u. a. 1877 in Hamburg für die O. P. D.-Bezirke Hamburg und Kiel und in Posen für die O. P. D.-Bezirke Bromberg und Posen. Ferner wurde, auch um die endgültige Anstellung der längere Zeit im Postbauwesen beschäftigten Regierungsbaumeister im Reichsdienste zu erleichtern, zu Anfang des Rechnungsjahrs 1883/84 mit der Einrichtung von etatsmäßigen Stellen für Postbauinspektoren begonnen. Die Postbauinspektoren fanden zumeist als örtliche Leiter von größeren Postbauten Verwendung. Im übrigen blieb die Zahl der Postbaubezirke während der ersten acht Jahre unverändert. Die erste Vermehrung trat 1883 ein. Inzwischen hat sich die Zahl der Postbaubezirke im Laufe der Jahre mehr als verdoppelt. Statt ursprünglich 13 sind heute 27 Postbaubezirke vorhanden. Von ihnen entfallen 3 auf die O. P. D. in Berlin, 2 auf die O. P. D. in Düsseldorf. Außerdem wurden neue Postbaubezirke eingerichtet mit dem Sitze in:

Cassel für die O. P. D.-Bezirke Cassel und Minden (Westf.),
Coblenz für die O. P. D.-Bezirke Coblenz und Trier,
Danzig für den O. P. D.-Bezirk Danzig,
Halle (Saale) für den O. P. D.-Bezirk Halle (Saale),
Hamburg für den O. P. D.-Bezirk Hamburg,
Kiel für den O. P. D.-Bezirk Kiel,



Leipzig für die O. P. D.-Bezirke Chemnitz und Leipzig,
Magdeburg für die O. P. D.-Bezirke Braunschweig und Magdeburg,
Posen für die O. P. D.-Bezirke Bromberg und Posen,
Potsdam für die O. P. D.-Bezirke Frankfurt (Oder) und Potsdam,
Straßburg (Elsaß) für die O. P. D.-Bezirke Metz und Straßburg (Elsaß).

Der O. P. D.-Bezirk Liegnitz, der früher zum Baubezirke Breslau gehörte, ist von diesem abgezweigt und dem Baubezirke Dresden zugeteilt worden. Der O. P. D.-Bezirk Aachen gehört zum Baubezirke Cöln. Während bei der Gründung der Postbauverwaltung 1875 jeder Baubezirk mindestens zwei, in einzelnen Fällen aber auch vier bis fünf O. P. D.-Bezirke umfaßte, gibt es jetzt nur noch einen Baubezirk (Hannover), der sich über das Gebiet von drei O. P. D.-Bezirken (Bremen, Hannover, Oldenburg) erstreckt. Dagegen bilden außer den O. P. D.-Bezirken Berlin und Düsseldorf, wo mehrere Baubezirke vorhanden sind, sechs weitere O. P. D.-Bezirke (Danzig, Erfurt, Halle, Hamburg, Kiel und Schwerin) je einen Baubezirk für sich, und alle übrigen Baubezirke umfassen höchstens zwei O. P. D.-Bezirke.

Als Hilfskräfte zur Bearbeitung der einfacheren Dienstgeschäfte wurden ursprünglich im Baubureau des Reichs-Postamts und in den Bauabteilungen der O. P. D. Architekten und Bautechniker im Vertragsverhältnisse gegen Tagegeld verwendet. Diese verblieben aber im Postbaudienst, in dem sie eine Lebensstellung mit festem Gehalt und Pensionsanspruch nicht erlangen konnten, gewöhnlich nur so lange, bis sich ihnen anderweit bessere Aussichten boten. Um der Verwaltung tüchtige Kräfte zu sichern und diese dauernd an den Postbaudienst zu fesseln, erwies es sich daher später als notwendig, neben den Stellen für Postbauräte und Postbauinspektoren, besondere etatsmäßige Stellen für mittlere Baubeamte zu schaffen. Das geschah im Etat für 1891/92. Die in diesen Stellen beschäftigten Beamten führen die Amtsbezeichnung »Postbausekretär«. Die Einrichtung hat sich bewährt. Die Zahl der Postbausekretärstellen ist inzwischen stark vermehrt worden. Daneben werden auch jetzt noch zu außergewöhnlichen Hilfsleistungen in den Baubureaus, namentlich aber als örtliche Bauleiter und Hilfskräfte bei den Postbauten zahlreiche Architekten und Bautechniker im Vertragsverhältnisse gegen Tagegeld beschäftigt.

Im April 1900 entschloß sich die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, im Reichs-Postamt ein besonderes »Maschinentechnisches Bureau« ins Leben zu rufen. Die Einrichtung dieses Bureaus hat die Postbauverwaltung in den Stand gesetzt, auch in den Fragen des Maschinenbaufachs eine unabhängige und selbständige Stellung einzunehmen. An der Spitze des Bureaus steht ein für das Maschinenbaufach besonders vorgebildeter höherer Baubeamter; ihm sind mehrere Maschinentechniker beigegeben.

Schließlich sei noch erwähnt, daß vom 1. April 1911 ab im Reichs-Postamt eine Stelle für einen ständigen bautechnischen Hilfsarbeiter neu geschaffen wurde.

Die allmähliche Entwicklung in der Organisation des technischen Teiles der Postbauverwaltung von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart wird durch die nebenstehende Übersicht veranschaulicht.

Daneben werden gegenwärtig noch 16 Regierungsbaumeister (davon 10 als örtliche Leiter von Bauten) sowie 128 Architekten und Bautechniker (davon 28 als örtliche Bauleiter) gegen Tagegeld im Postbaudienste verwendet.

Es waren vorhanden bei der Postbauverwaltung (technische Kräfte)

im Jahre	bau-technische Mitglieder des Reichs-Post-amts	Baubezirke			außerdem etatsmäßig angestellte Beamte			Bemerkungen
		Zahl	davon besetzt mit		Postbau-inspektoren		Post-bau-sekre-täre	
			Post-bau-räten	Post-bau-inspek-toren	Zahl	davon als örtliche Bau-leiter tätig		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1875	1	13	13	—	—	—	—	[1]) Die ersten 5 Postbausekretäre wurden 1891 eingestellt.
1885	1	15	15	—	5	?	—	
1890	1	18	17	1	8	?	—	[2]) Außerdem ein bautechnischer ständiger Hilfsarbeiter im Reichs-Postamt seit 1. April 1911.
1895	1	21	18	3	7	6	19[1])	
1900	1	22	20	2	11	9	33	[3]) 1 Baubezirk ist zur Zeit unbesetzt.
1905	1	24	20	4	11	8	53	
1910	1	27	21	6	12	8	75	
Ende Novbr. 1912	1[2])	27[3])	21	5	10	7	77	

III. Aufgaben und Umfang des Postbauwesens.

Aufgabe der Postbauverwaltung ist die Bereitstellung ausreichender und zweckdienlich eingerichteter Räume für die Wahrnehmung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstes sowie zur Unterbringung der Verwaltungsdienststellen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung und erforderlichenfalls von Dienstwohnungen, daneben aber die Unterhaltung der vorhandenen Räume in dauernd gutem baulichen Zustande. Die dadurch an die Postbauverwaltung herantretenden Anforderungen hängen im wesentlichen ab von der Entwicklung des Post- und Telegraphenverkehrs und wachsen daher mit dessen ständiger Zunahme von Jahr zu Jahr mehr an. Jahre schneller oder außergewöhnlicher Verkehrsentwicklung haben stets eine lebhafte Steigerung der Baubedürfnisse zur Folge gehabt. Dies hat sich u. a. gezeigt bei der Vereinigung der Reichs-Telegraphenverwaltung mit der Reichs-Postverwaltung im Jahre 1876, bei der schnellen Ausbreitung des Fernsprechnetzes und bei Zunahme des Ortsbriefverkehrs infolge Aufhebung der Privatposten um die Wende des Jahrhunderts und bei der Neuaufnahme des Post-Scheck- und Überweisungsdienstes vor wenigen Jahren.

Die zu Post- und Telegraphenzwecken benutzten Gebäude und Räumlichkeiten werden, abgesehen von den Fällen, in denen sie auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1873 von einer Landesverwaltung dem Reiche zur Mit-

benutzung überlassen oder laut besonderer Vereinbarung von Gemeinden, Körperschaften und Privatpersonen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zur unentgeltlichen Benutzung überlassen sind, entweder für Rechnung des Reichs hergestellt oder angemietet. Es gilt als Grundsatz, daß die Räume für Post- und Telegraphenzwecke, soweit angängig und zweckmäßig, also namentlich in kleineren und mittleren Orten, mietweise beschafft werden. Dadurch wird einerseits verhindert, daß die Mittel des Reichs unnötig festgelegt werden; anderseits ist die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, die besonderen Wert darauf legen muß, ihre Betriebstellen möglichst im Brennpunkte des Verkehrs zu haben, auf diese Weise eher in der Lage, in Orten, die noch in der Entwicklung begriffen sind, und in denen eine Verschiebung des Verkehrsmittelpunkts eintritt, unter Umständen ihre bisherigen Räume aufzugeben und — dem Verkehr folgend — neue, günstiger gelegene aufzusuchen. In großen Orten ist es dagegen wirtschaftlich geboten, die Post- und Telegraphendienststellen möglichst in reichseigenen Gebäuden unterzubringen. Andernfalls würde die Abhängigkeit der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung von der guten Verkehrslage leicht dazu ausgenutzt werden, Mieten zu fordern, die weit über die zur Verzinsung des Anlagekapitals für einen reichseigenen Bau und zur baulichen Unterhaltung erforderlichen Summen hinausgehen. Auch ist es nur bei der Ausführung für eigene Rechnung möglich, die Bauten so herzustellen, daß sie den in großen Orten erhöhten Anforderungen des Betriebs hinreichend Rechnung tragen und unter möglichst sparsamer Raumausnutzung in jeder Beziehung den Zwecken entsprechend eingerichtet werden, denen sie dienen sollen. Aus diesem letzten Grunde sind u. a. auch für sämtliche Provinzial-Verwaltungsbehörden der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, die Ober-Postdirektionen, obgleich diese weniger von der Verkehrslage abhängig sind, nach und nach reichseigene Gebäude hergestellt worden. Schon zu Beginn des laufenden Jahrhunderts war nur noch die erst 1897 ins Leben gerufene O. P. D. in Chemnitz in Mieträumen untergebracht, für die dann bald darauf — 1902 — ebenfalls ein reichseigener Bau in Angriff genommen wurde.

Außergewöhnlich häufig im Vergleiche zu anderen Verwaltungsbehörden tritt im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung das Bedürfnis zur Ausführung umfangreicher Um- und Erweiterungsbauten der vorhandenen Dienstgebäude auf. Bei der oft sprunghaften Entwicklung des Verkehrs ist dies unvermeidlich. An die Postbauverwaltung werden oft gerade durch diese Bauten ganz besonders schwierige Anforderungen gestellt, da die Bauten, wenn irgend angängig, durchgeführt werden müssen, ohne daß es der Verlegung von Dienststellen aus den Gebäuden auch nur für eine vorübergehende Zeit bedarf. Es sind daher fast regelmäßig besondere Vorkehrungen erforderlich, um die Abwicklung des Betriebs durch die Bauarbeiten nicht zu stören und die unbedingt gebotene Sicherheit der Diensträume nicht zu beeinträchtigen.

Zu den Aufgaben des Postbauwesens sind ferner zu rechnen die Mitwirkung bei der Auswahl der zur Aufführung reichseigener Bauten in Aussicht zu nehmenden Bauplätze und beim Ankaufe schon vorhandener, bisher angemieteter Postgebäude.

Danach lassen sich die Aufgaben des Postbauwesens, je nachdem es sich um die Neuherstellung, Erweiterung und Unterhaltung reichseigener Gebäude oder um Beschaffung von Mieträumen handelt, in folgende vier große Hauptgruppen gliedern:

1. Erwerb von Grundstücken,
2. Ausführung der Bauten,



3. Ausführung kleinerer baulicher Änderungen und bauliche Unterhaltung der Gebäude,
4. Anmietung von Räumen.

1. Erwerb von Grundstücken.

Hinsichtlich des Erwerbes von Grundstücken ist zu unterscheiden zwischen:

dem Ankaufe von Bauplätzen zur Aufführung von Neubauten,

dem Hinzukaufe von Grundstücksflächen zu solchen schon im Reichsbesitze befindlichen Grundstücken, die keinen genügenden Platz zu baulichen Erweiterungen bieten, und

dem Erwerbe von bisher angemieteten, schon zu Postzwecken benutzten und mit Postgebäuden besetzten Grundstücken.

Im ersten Falle muß die Wahl des zum Ankauf in Aussicht zu nehmenden Grundstücks vor allem davon abhängig gemacht werden, daß seine Lage zum Verkehrsmittelpunkte des Ortes und zum Bahnhofe günstig und die Zugänglichkeit des Grundstücks sowohl für Dienstzwecke als auch für das Publikum völlig ausreichend gesichert ist. Auch dürfen sich Anlagen, die zu zeitweiligen Störungen des Verkehrs nach und von dem Grundstück Anlaß geben könnten, wie Märkte, Theater, Schulen usw., möglichst nicht in der Nähe des anzukaufenden Platzes befinden. Da die größere Rücksichtnahme auf eine günstige Lage, wie sie für die Betriebsämter der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung unvermeidlich ist, meist auch höhere Aufwendungen an Kaufgeld erfordert, ist es klar, daß es vor der endgültigen Entscheidung über die Wahl eines Bauplatzes eingehender Ermittlungen und einer sorgfältigen Abwägung aller in Betracht kommenden Verhältnisse bedarf.

Die Größe eines für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung neu zu erwerbenden Grundstücks muß möglichst so bemessen werden, daß es außer für die dem augenblicklichen Bedarf entsprechenden Gebäude auch noch für spätere Erweiterungsbauten Platz bietet, sofern mit solchen nach dem Umfange des Verkehrs für absehbare Zeit zu rechnen ist. Anderseits darf die Größe über die danach zu stellenden Anforderungen auch nicht wesentlich hinausgehen, damit nicht Grundbesitz erworben wird, der jahrzehntelang für Dienstzwecke nicht verwendbar ist.

Sehr erschwert werden die Kaufverhandlungen dadurch, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, wie alle Reichsbehörden, im allgemeinen nicht in der Lage ist, bei gut geeigneten Grundstücken sogleich zuzugreifen, sondern die Verkäufer aus Etatsrücksichten an langfristige Angebote binden und obendrein sich für den Fall, daß die Mittel durch die gesetzgebenden Körperschaften nicht bewilligt werden sollten, ein kostenfreies Rücktrittsrecht von den Abmachungen bis zu einem oft weit hinausliegenden Zeitpunkt ausbedingen muß. Dies führt häufig dazu, daß die Verhandlungen sich ganz zerschlagen oder doch nur nach langen Auseinandersetzungen und unter Umständen nur durch Zubilligung höherer Kaufpreise zum Ziele führen.

Welchen Umfang die Aufgaben des Postbauwesens auf dem Gebiete der Grundstückserwerbungen angenommen haben, erhellt aus der nachstehenden Zusammenstellung.

Zeitraum	Zahl der angekauften Grundstücke	Zeitraum	Zahl der angekauften Grundstücke
1	2	3	4
1873 bis 1875	21	1888 bis 1890	38
1876 bis 1878	45	1891 bis 1895	53
1879 bis 1881	40	1896 bis 1900	78
1882 bis 1884	27	1901 bis 1905	102
1885 bis 1887	37	1906 bis 1910	108.

Hinzukäufe zu vorhandenen Postgrundstücken haben namentlich in den letzten 15 Jahren in größerer Zahl stattgefunden, nämlich:

in der Zeit von 1896 bis 1900 .... 26 Hinzukäufe,
- - - - 1901 - 1905 .... 55 - und
- - - - 1906 - 1910 .... 43 - .

Wenn im Besitze der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung befindliche Grundstücke im Laufe der Zeit für Postzwecke wieder entbehrlich werden und auch für andere Reichszwecke nicht verwendbar sind, wird der Verkauf in die Wege geleitet. Unter Abrechnung der danach im Laufe der Zeit wieder veräußerten oder sonst entbehrlich gewordenen Liegenschaften hat die Zahl der im Besitze der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung befindlichen Grundstücke betragen:

im Jahre 1875 260
- - 1885 352
- - 1890 401
- - 1895 442
- - 1900 502
- - 1905 554
- - 1910 .... 647.

Außerdem besitzt die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung noch ein Superfiziesrecht (Erbbaurecht) an 31 Grundstücken. (Schluß folgt.)

Eine neue fahrbare Trockendruckluftanlage mit Benzinmotorantrieb.

Von Tel.-Ingenieur W. Pinkert in Hamburg.

Eine neue fahrbare Trockendruckluftanlage mit Benzinmotorantrieb, die von der Firma A. Borsig in Berlin-Tegel im April 1912 für das Fernsprechamt in Hamburg geliefert worden ist, wurde unter Verwertung der Erfahrungen gebaut, die in Hamburg mit älteren Druckluftanlagen gemacht worden sind; sie kann zu Dichtigkeitsprüfungen an den Bleimänteln der Fernsprechkabel und zum Trocknen ihrer feucht gewordenen Papierisolierung sowie zum Betriebe eines Entstäubungsapparats gewöhnlicher Größe verwendet werden.

Die Anlage, die in der Minute etwa 0,45 cbm Luft ansaugt, ist in den Abb. 1 und 2 dargestellt. Die vier Räder des Wagens tragen auf starken Federn den eisernen Rahmen, an dem alle Einzelteile der Druckluftanlage befestigt sind. Der Wagen — ein sogenannter Plateauwagen — zeigt vorn auf dem mit Zinkblech bekleideten und von einem Rundeisengeländer umgebenen Verdeck einen Kutschersitz. Vorn und hinten ist der Wagen durch feste Wände geschlossen; an jeder der Längsseiten sind zwei verschiebbare und verschließbare Türen angebracht. Damit der Wagen sowohl von Menschenkraft als auch durch ein oder zwei Pferde gezogen werden kann, ist er mit einer Handdeichsel sowie mit zwei Scherbäumen und einer Zweispännerdeichsel ausgestattet.

Wie die einzelnen Teile der Druckluftanlage angeordnet und miteinander verbunden sind, ist aus Abb. 3 zu erkennen. Unter dem Sitze, im vorderen Drittel des Wagenkastens, befinden sich drei mit Chlorkalzium gefüllte Druckluftkessel; der Kompressor, der Benzinmotor und die übrigen empfindlichen Teile der Anlage sind hinten im Wagenkasten untergebracht; der Auspufftopf liegt auf dem Verdeck; die Kühler hängen unter dem Wagengestell. Um die Anlage gegen Witterungseinflüsse zu schützen, werden die Schiebetüren des Wagenkastens während des Betriebs möglichst geschlossen gehalten und nur beim Anlassen des Motors und nachher in etwa viertelstündigen Zwischenräumen geöffnet, damit der Manometer- und Ölstand geprüft und die Lager nachgesehen werden können.

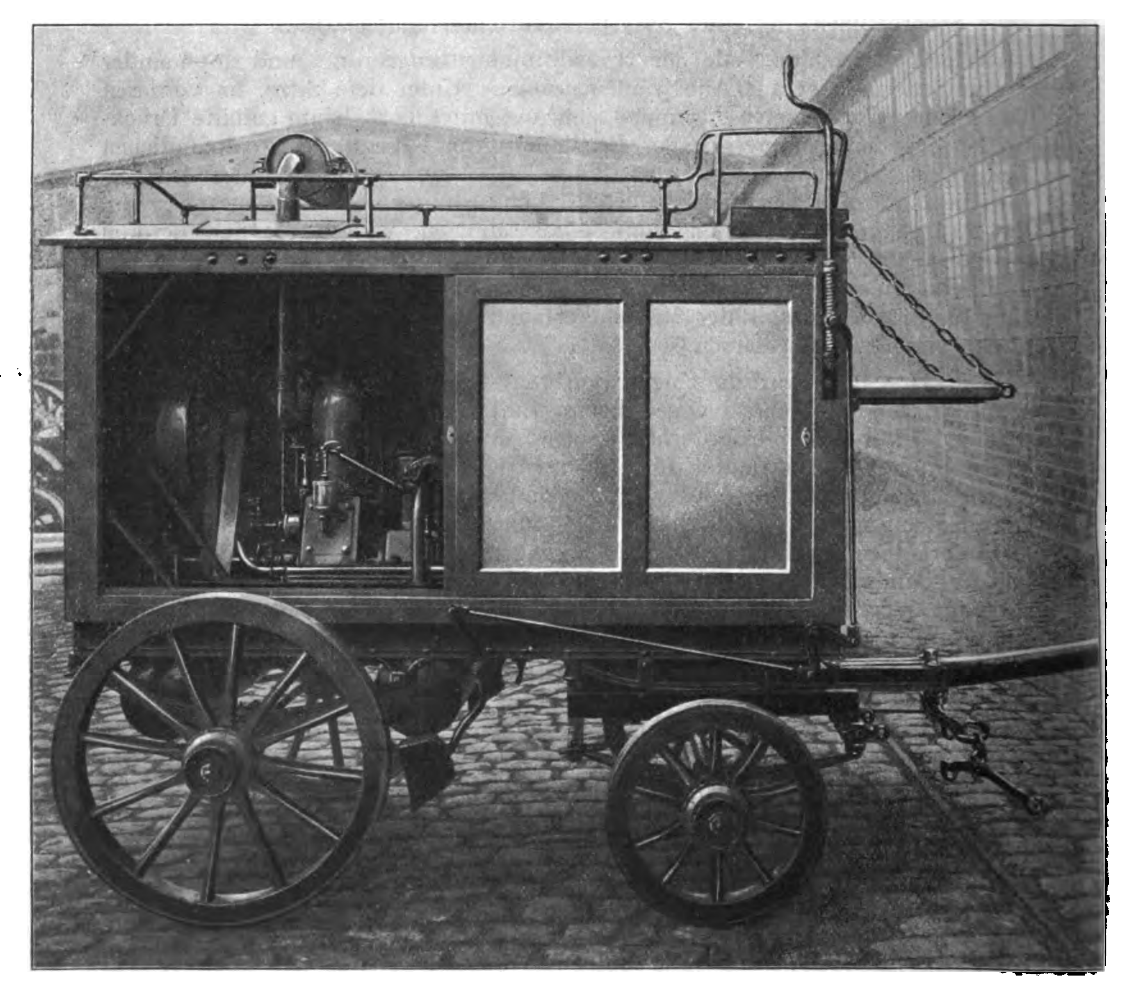
Die Druckluft wird in einem Borsigschen Luftkompressor mit zwei einstufig wirkenden, stehend angeordneten Luftzylindern (L_1 und L_2 in Abb. 3) erzeugt. Der Kompressor erhält seinen Antrieb durch einen einzylindrigen Verbrennungs-Viertaktmotor für Benzinbetrieb zu etwa 4 PS Leistung. Der Motor M und der Kompressor L_1, L_2 sind auf einem gemeinsamen Kurbelgehäuse angeordnet. Die Kurbelwelle, mit der die Kolbenstangen der drei Zylinderkolben unmittelbar verbunden sind, ragt hinten aus dem Wagenkasten heraus, damit der Motor durch die Andrehkurbel K angelassen werden kann; sie trägt an dem vorn aus dem Kurbelgehäuse heraustretenden Teile das Schwungrad S und innerhalb des Gehäuses ein Zahnrad, das den Anker des Zündinduktors sowie die mit halber Tourenzahl laufende Daumenwelle zum Steuern der Ein- und Auslaßventile des Motors umtreibt.

Der an den Motorzylinder angegossene Ventilkopf trägt an der einen Seite den zum oberen Einlaßventil führenden Vergaser, an der anderen Seite das vom unteren Auslaßventil kommende Auspuffrohr *a*, das die ausgestoßene Verbrennungsluft zum Auspufftopf A auf dem Verdeck des Wagens und dann ins Freie leitet, nachdem der Schall durch den Auspufftopf gedämpft worden ist.

Da, wo das Auspuffrohr aus dem Ventilkopfe heraustritt, ist es ringförmig von dem Vorwärmer umgeben, der die für das Zündgasgemisch nötige atmosphärische Luft anwärmt. Die Luft tritt durch feine seitliche Öffnungen in den Vorwärmer ein, strömt um das Auspuffrohr herum zu einem einstellbaren Schieber und durch das unterhalb des Ventilkastens nach dessen anderer Seite herumgeführte Saugrohr zum Vergaser. Der Schieber wird so eingestellt, daß das Saugrohr während des Betriebs dauernd handwarm ist. In den Vergaser ragt von unten das spitz auslaufende Benzinrohr mit enger Düse hinein, der oben das abgerundete Ende eines Metallkegels gegenübersteht. Bei jedem Ladungshube des Motorkolbens reißt der angesaugte Luftstrom etwas Benzin aus der Rohrdüse aufwärts und spritzt es gegen die Kegelrundung. Dort wird es fein verteilt; es verdampft und tritt gemischt mit der vorgewärmten Ansaugeluft durch das geöffnete Einlaßventil in den Motorzylinder. Nachdem das Gas-

gemisch bei dem auf den Ansaugehub folgenden Verdichtungshube stark zusammengepreßt worden ist, wird es durch einen elektrischen Funken entzündet. Für die Zündung dient der gewöhnliche Boschsche Zündapparat mit einer Zusatzeinrichtung, die beim Anlassen des Motors den Zündfunken mit Hilfe einer zweizelligen Sammlerbatterie zu verstärken gestattet. Die Schaltung ist in Abb. 5 dargestellt. Der Schalter *h* dient dazu, entweder die Zündung ganz

Abb. 1.



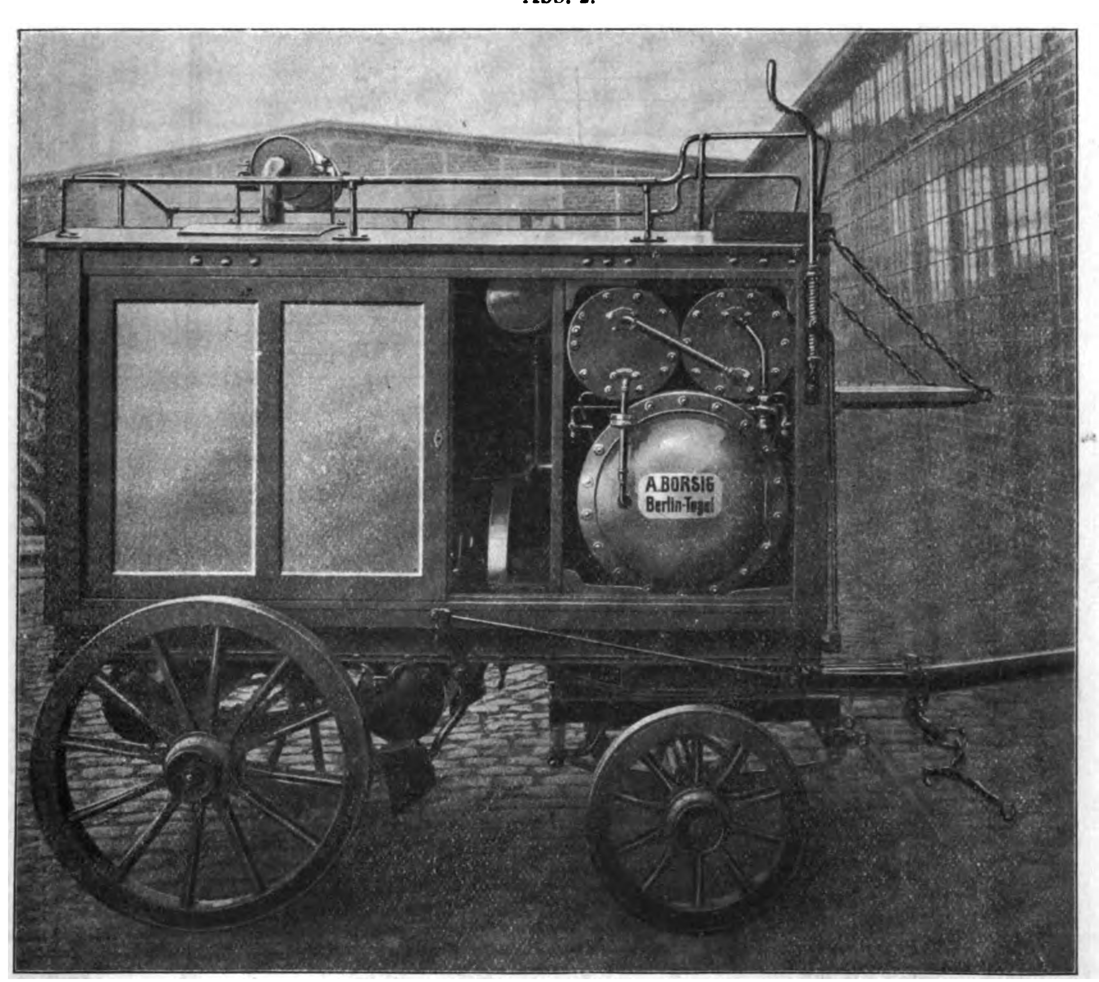
abzustellen oder den Zündinduktor bei Mittelstellung des Hebels mit Zusatzbatterie, bei Endstellung allein einzuschalten. In der Nullstellung kann der Schalthebel durch einen Sicherheitsschlüssel festgelegt werden, damit nicht Unbefugte die Zündung einschalten und die Maschine in Gang setzen können.

Das Benzin wird dem Vergaser durch die Benzinleitung *b* aus dem oben unter der Wagendecke an der Innenwand nach der Chlorkalziumbatterie angebrachten Benzinbehälter *B* zugeführt. Am Anfange der Benzinleitung befindet sich ein Hahn zum Abschließen des Behälters während der Betriebsruhe;

am Ende der Leitung liegt ein Schwimmerventil, das die Benzinzufuhr zum Vergaser regelt.

Um eine zu starke Erhitzung des Kompressors und des Motors zu verhüten, sind die Zylinder von Kühlmänteln umgeben, die untereinander und mit der Rückkühlvorrichtung *R* an der hinteren Wagenwand durch eine Rohrleitung verbunden sind. Der Umlauf des Kühlwassers wird durch die in die Rohr-

Abb. 2.



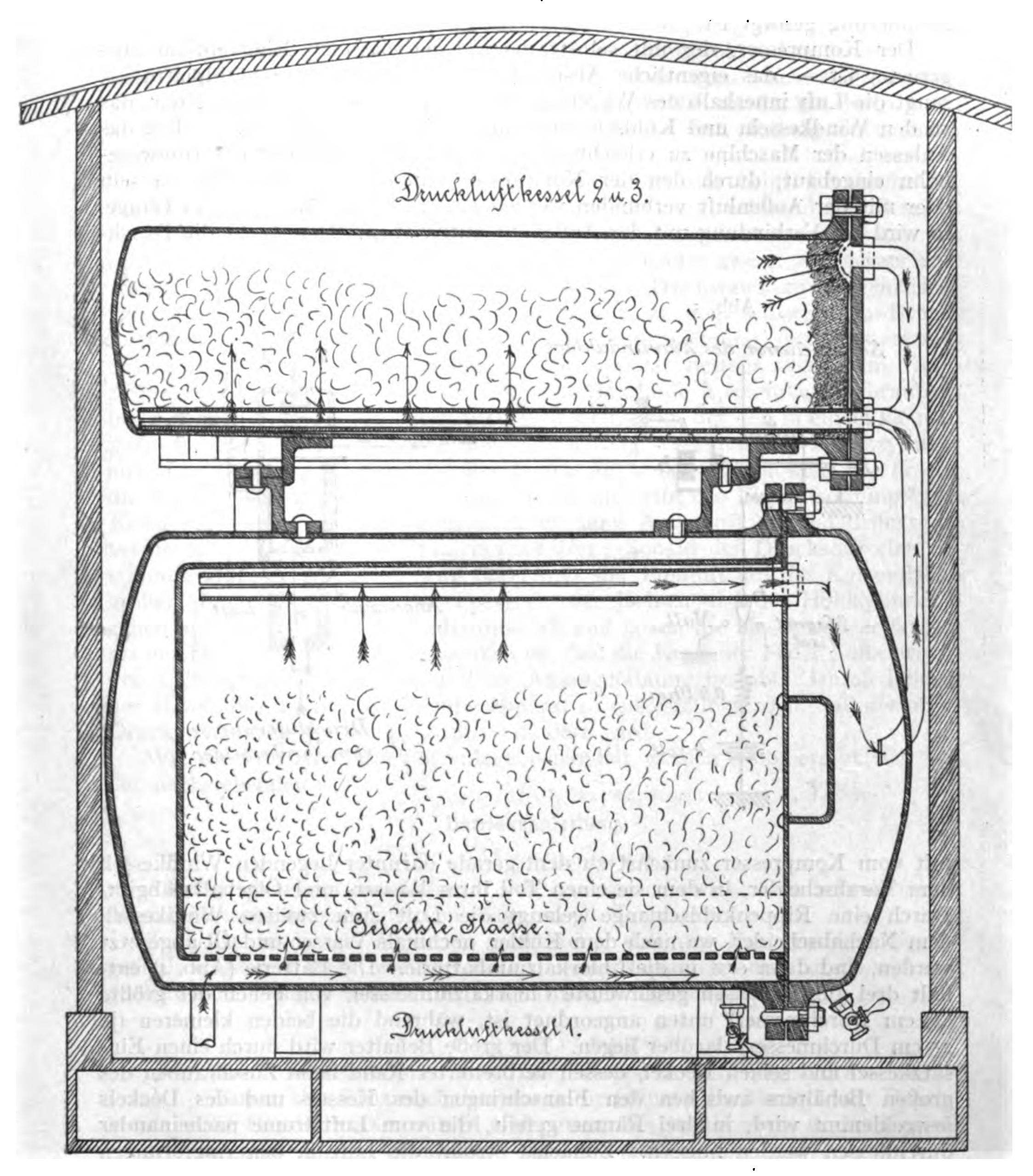
leitung eingebaute Pumpe *P*, der Luftstrom zum Kühlen des Wassers durch den von einer Riemenscheibe angetriebenen Ventilator *V* erzeugt. Der kühlende Luftstrom wird durch Löcher in der vorderen Holzwand des Wagenkastens angesaugt, tritt aus dem Vorderraum, in dem die Chlorkalziumbatterie untergebracht ist, durch Löcher der Trennwand in den hinteren Wagenraum und wird schließlich zwischen den feinen Messingröhrchen des in die hintere Holzwand des Wagenkastens eingebauten Kühlers *R* hindurch von den Flügeln des Ventilators ins Freie gedrückt.



Abb. 3.

Zum Schmieren der beweglichen Maschinenteile innerhalb des Kurbelgehäuses dienen zwei Handdrucköler. Der Ölstand ist an zwei Standgläsern

Abb. 4.



ersichtlich; sie müssen stets bis zur Hälfte mit Öl gefüllt sein, damit die Pleuelstangen bei ihrer tiefsten Stellung gut in das Öl eintauchen und es nachher beim Hochgehen gegen die zu schmierenden Teile schleudern. Damit diese

Schleuderölung gut arbeitet, muß dafür gesorgt werden, daß der Ölspiegel mit dem Wagenrahmen parallel liegt, d. h. der Wagenrahmen muß nötigenfalls durch Unterlegen von Bohlen unter die Räder wagerecht gestellt werden. Die Lager außerhalb des Kurbelgehäuses sind teils mit Staufferfett gefüllte Kugellager, teils sind sie mit Staufferbuchsen ausgestattet, so daß überall für gute Schmierung gesorgt ist.

Der Kompressor, der mit selbsttätigen, federbelasteten Ringventilen ausgerüstet ist — das eigentliche Abschlußorgan ist eine dünne Stahlplatte —, saugt die Luft innerhalb des Wagenkastens an und drückt sie in das Rohr, das zu den Windkesseln und Kühlschlangen unterhalb des Wagens führt. Um das Anlassen der Maschine zu erleichtern, ist in das Druckluftrohr ein Dreiwegehahn eingebaut, durch den der Kompressor entweder mit den Windkesseln oder mit der Außenluft verbunden werden kann. Ist die Maschine im Gange, so wird die Verbindung mit der Außenluft aufgehoben. Dann geht die Druck-

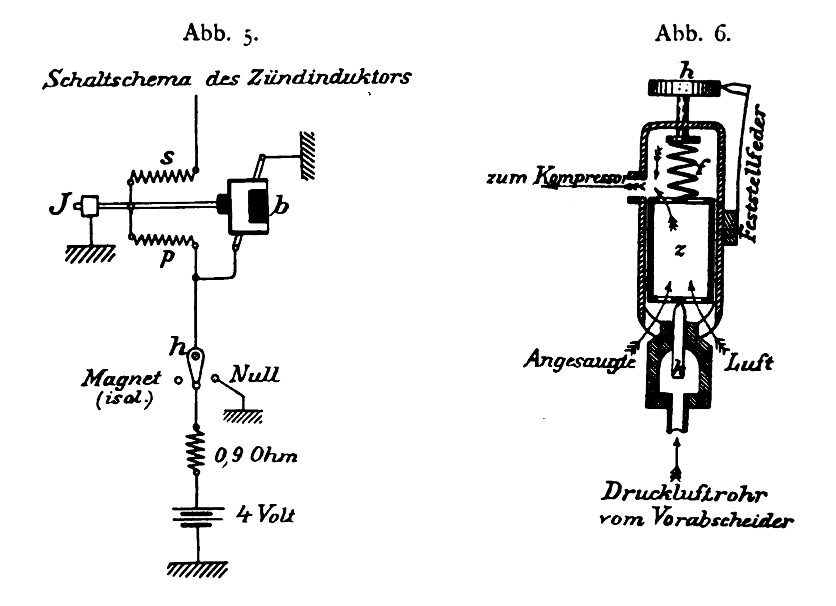


Abb. 5. Abb. 6.

luft vom Kompressor zunächst zu dem gerade darunter liegenden Windkessel, dem Vorabscheider, in dem sie einen Teil ihres Wasser- und Ölgehalts abgibt. Durch eine Rippenkühlschlange gelangt die Luft zum zweiten Windkessel, dem Nachabscheider, wo nach dem Kühlen nochmals Wasser und Öl abgesetzt werden, und dann erst in die Chlorkalziumbatterie. Die Batterie (Abb. 4) enthält drei aus Flußeisen geschweißte Chlorkalziumkessel, von denen der größte (47 cm Durchmesser) unten angeordnet ist, während die beiden kleineren (je 25 cm Durchmesser) darüber liegen. Der große Behälter wird durch einen Einsatzkessel und seinen Deckel, dessen verbreiterter Rand beim Zuschrauben des großen Behälters zwischen den Flanschringen des Kessels und des Deckels festgeklemmt wird, in drei Räume geteilt, die vom Luftstrome nacheinander durchflossen werden müssen. Zunächst strömt die Luft in den ringförmigen Raum zwischen Innenmantel des großen Behälters und Einsatzkessel, tritt dann durch den unten liegenden, gelochten Teil des Mantels in den mit Chlorkalzium gefüllten Einsatzkessel, steigt zwischen den Salzstücken hindurch aufwärts, wobei sie kräftig entwässert wird, und gelangt durch ein oben im Ein-

satze liegendes geschlitztes Rohr in den Deckelraum. Von da tritt die Luft durch ein Verbindungsrohr zunächst in den linken oberen Kessel ein, und zwar in ein ebenfalls der Länge nach geschlitztes Rohr. Aus dem Schlitze dieses Rohres, das unten in dem mit Chlorkalzium gefüllten Kessel liegt, geht die Luft in das Salz über, strömt nach vorn zum Deckel zurück, trifft hier auf ein Wattefilter und kommt durch Löcher in einem rückwärts ausgebogenen Abschlußblech in das zum letzten Kessel weiterführende Verbindungsrohr. Der letzte Chlorkalziumkessel zeigt genau dieselbe Einrichtung wie der eben beschriebene zweite; von ihm gelangt die austretende Luft zu der Zapfstelle, an der sie durch einen angekuppelten Schlauch entnommen und entweder den Kabeln oder einem Entstäubungsapparate zugeführt wird.

Alle Druckluftkessel haben unten Ablaßhähne, die beim Vorabscheider, Nachabscheider und bei dem großen Chlorkalziumkessel während des Betriebs in etwa viertelstündigen Zwischenräumen einmal geöffnet werden, um das abgeschiedene Wasser abzublasen. Vom Vorabscheider zweigt sich ferner eine Rohrleitung ab, die einerseits zu einem an der Trennwand im Wagenkasten befestigten Manometer (*m* in Abb. 3), anderseits zu dem selbsttätigen Druckluftregulierapparate führt, der an die Lufteintrittsöffnung des Kompressors angebaut ist. Der in Abb. 6 dargestellte Apparat besteht aus einem Hohlzylinder *z*, auf den von oben die mit dem Handrade *h* spannbare Schraubenfeder *f* und von unten der Druckluftkolben *k* einwirkt, der sich in einem kleinen, mit dem Vorabscheider durch die Rohrleitung verbundenen Druckzylinder auf und ab bewegen kann. Ist der Druck im Vorabscheider klein, so drückt die Feder *f* den Hohlzylinder *z* nach unten und gibt die Eintrittsöffnung zum Kompressor frei. Der Kompressor saugt dann Außenluft an und drückt die verdichtete Luft in die Chlorkalziumbehälter. Sobald der Druck auf eine bestimmte Höhe gestiegen ist, wird der Druck der Preßluft auf die Kolbenfläche größer als der Gegendruck der Feder *f*; der Kolben und der Hohlzylinder *z* gehen aufwärts, sperren die Luftzufuhr ab und lassen die Maschine leer laufen, bis der Druck wieder so weit gesunken ist, daß die Kraft der Feder *f* überwiegt, den Zylinder abwärts schiebt und die Ansaugeöffnung freigibt. Durch Drehen des Handrades *h* kann der Regulierapparat so eingestellt werden, daß die obere Druckgrenze von 2,5 bis 4,5 Atm. verändert wird.

Wie die fahrbare Druckluftanlage behandelt werden muß, ergibt sich aus der nachstehenden

Betriebsanleitung.

1. Allgemeines.

Als Betriebsmittel dient Benzin von 0,70 spez. Gewicht, als Schmiermittel Marine-Motorenöl der Deutschen Vakuum-Öl-Kompagnie.

Zunächst wird der Wagen so aufgestellt, daß der Rahmen des Wagengestells wagerecht steht, weil nur dann die eingekapselten Getriebeteile wirksam geölt werden; dann werden die Wagentüren aufgeschoben.

2. Vorbereitungen.

a) Man fülle den Kühler durch die Klappe in der Wagenrückwand mit Wasser, den Benzinbehälter durch die Öffnung im Verdeck mit Benzin, die Handdrucköler mit Öl und pumpe den Inhalt so oft in das Kurbelgehäuse, bis die Standgläser bis zur Hälfte gefüllt sind;
b) man schmiere die Lager des Magnetinduktors ganz wenig;
c) man gebe einige Tropfen Öl aus der Ölkanne an den Zapfen des Steuerhebels, an die Gelenke der Steuerung und an die Regulatorteile sowie an den Zapfen für die Andrehkurbel.

3. Inbetriebsetzung.

a) Öffne den Benzinhahn;
b) stelle den Umschalter auf Mitte *(A)* — Batteriezündung eingeschaltet;
c) öffne den Dreiwegehahn in der Druckluftleitung, die vom Kompressor zum Vorabscheider führt, und stelle den Luftschieber an der Zapfstelle auf *Z* (zu);
d) hebe die Schwimmernadel einen Augenblick an, damit etwas Benzin in den Vergaser eintritt;
e) setze die Andrehkurbel auf und lasse den Motor mit kurzem kräftigen Rucke an.

4. Betrieb.

a) Sobald der Motor angesprungen ist, stelle den Umschalter nach links (*M* = Magnetinduktor eingeschaltet). Je nachdem der Motor langsamer oder schneller laufen soll, wird der Hebel am Zündapparat nach oben (Spätzündung) oder nach unten (Frühzündung) gestellt. Für gewöhnlich — d. h. wenn der Motor nicht allzu stark belastet werden soll — ist der Hebel nach oben (Spätzündung) zu stellen.
b) Reguliere mit dem Schieber am Saugrohre des Motors die Temperatur der angesaugten Luft so, daß das wagerechte Saugrohr innerhalb des Ventilkopfs handwarm bleibt.
c) Achte auf den Ölstand. Sobald der Motor läuft, sinkt der Ölstand etwas. Dieser Stand ist durch Nachdrücken aus dem Handdrucköler aufrechtzuerhalten.
d) Schließe den Dreiwegehahn in der Druckluftleitung. Bei geschlossenem Luftschieber ist das Ansteigen des Luftdrucks am Manometer zu beobachten. Wenn Dichtigkeitsprüfungen an Fernsprechkabeln auszuführen sind, ist die selbsttätige Reguliervorrichtung durch Drehen an der Schraubenspindel so einzustellen, daß die Luftzufuhr zum Kompressor bei einem Drucke von höchstens 3 Atm. abgeschlossen wird und der Motor leer läuft. Wenn die Anlage zum Entstäuben benutzt werden soll, ist die Reguliervorrichtung auf einen Druck von 4 Atm. einzustellen.
e) Nach der Prüfung unter d ist der Luftschieber zu öffnen und dadurch die Druckluft den zu prüfenden oder auszutrocknenden Kabeln oder dem Entstäubungsapparate zuzuführen.
f) Sobald der Motor gleichmäßig läuft und genügende Kraft entwickelt (dies ist an dem gleichmäßigen brummenden Geräusche zu erkennen), sind die Schiebetüren zu schließen, um das Eindringen von Staub usw. zu verhindern. Sie sind dann etwa alle 15 Minuten für einen Augenblick wieder zu öffnen, damit der Manometer- und der Ölstand geprüft und die Lagerteile auf etwaiges Warmlaufen untersucht werden können.

5. Abstellen.

a) Stelle den Umschalter nach rechts (Unterbrecher am Induktoranker kurzgeschlossen);
b) schließe den Benzinhahn;
c) öffne den Ablaßhahn am Kühler, damit das Kühlwasser aus dem Zylindermantel, dem Kühler und den Leitungen abfließen kann.

Die neue Druckluftanlage ist in Hamburg seit ihrer Lieferung dauernd gebraucht worden. Sie hat sich nicht nur in ihren maschinellen Teilen, sondern besonders auch in der neuen Borsigschen Bauart der Chlorkalziumbatterie bewährt. Der Trocknungserfolg, der durch die von früheren Ausführungen



abweichende Bauart angestrebt wurde, ist vollkommen erreicht worden. Bei künftigen Anlagen gleicher Art werden noch zwei Verbesserungen anzustreben sein. Erstens bereitet es jetzt Schwierigkeiten, nach dem Füllen der Chlorkalziumkessel mit frischem Salze die langen, am Deckel befestigten Rohre in die Füllmasse hineinzubringen. Die Rohre werden daher besser am Kessel — nicht am Deckel — befestigt, damit sie während der Erneuerung des Salzes an ihrer Stelle bleiben können. Zweitens ist der Wagen der Druckluftanlage so schwer, daß er auf längere Strecken von den Arbeitern der Kabelprüfkolonne nicht befördert werden kann. Selbst bei den Wegen, die morgens und abends vom nächsten Standplatze zur Verwendungstelle und umgekehrt zurückzulegen sind, wird die Beförderung oft recht anstrengend. Da nicht immer ein Gespann zum Verschieben der Anlage zur Verfügung steht, ist es vorteilhaft, den Motor der Anlage zur Unterstützung der Arbeiter zu verwenden, die den Wagen zu ziehen haben. Dafür würde ein leicht ausrückbares Hilfsgetriebe erforderlich sein, das den Motor mit der Hinterradachse des Wagens verbindet und dem Wagen etwa Marschgeschwindigkeit erteilt.

Aus dem Jahresberichte der schweizerischen Postverwaltung für 1911.*)

Das Finanzergebnis der schweizerischen Postverwaltung im Jahre 1911 ist günstig. Es haben betragen die

Einnahmen	60 439 767 frcs,
Ausgaben	56 688 393 -
mithin Reinertrag	3 751 374 frcs,

d. s. 1 183 295 frcs mehr als 1910. Nach dem Voranschlage sollte der Überschuß nur 527 860 frcs betragen. Das tatsächliche Finanzergebnis stellt sich demnach um 3 223 514 frcs höher als der Voranschlag. Mehreinnahmen und Ersparnisse bei den Ausgaben haben zu diesem Endergebnisse geführt.

An Postversendungsgegenständen sind im Berichtsjahre behandelt worden:

	1911		gegen 1910	
Briefe	191 726 529	Stück,	+ 13 663 494	Stück,
Postkarten	109 549 996	-	+ 7 251 719	-
Drucksachen	82 470 916	-	+ 8 377 973	-
Zeitungen (nur Inland)	184 731 927	-	+ 1 039 722	-
Postanweisungen (Inland)	5 991 885	-	— 357 422**)	-
Postanweisungen (Ausland)	3 062 301	-	+ 174 425	-
Postscheckeinzahlungen	6 550 107	-	+ 1 226 388	-
Einzugsmandate	3 045 470	-	+ 196 435	-
Pakete	37 751 984	-	+ 2 022 281	- .

*) Vgl. Archiv 1912, S. 13 ff.

**) Die Abnahme des Postanweisungsverkehrs steht in Verbindung mit der Ausdehnung des Postscheckverkehrs.

Den größten Anteil an dieser ansehnlichen Steigerung haben der infolge der günstigen Witterung während des Sommers außerordentlich starke Fremdenverkehr sowie der in steter Entwicklung befindliche Wintersport und der damit im Zusammenhange stehende Mehrversand an Briefen und an Postkarten mit Ansicht gehabt. Bei den Drucksachen kommt ferner hinzu, daß die Veröffentlichungen, die nur Geschäfts- und Reklamezwecken dienen, nicht mehr gegen die Zeitungstaxe befördert werden können, sondern als gewöhnliche Drucksachen unter Band versandt werden müssen. Durch die Bestimmungen im neuen Postgesetz über die Einschränkung der Portofreiheit haben die portofreien uneingeschriebenen Briefpostsendungen eine starke Verminderung erfahren, die sich gegenüber dem Jahre 1910 bei einer Gesamtzahl von 13 935 746 Stück auf 4 349 431 Sendungen belaufen hat.

Die Postordnung hat im Berichtsjahre mehrfache Änderungen und Ergänzungen erfahren. Die dadurch eingeführten Neuerungen sind in der Hauptsache folgende: die Einsetzung einer Fachkommission (Postkommission), der außer dem Ober-Postdirektor als Vorsitzendem vier Beamte der Ober-Postdirektion, drei gradierte Beamte des Betriebsdienstes, ein Posthalter, ein Betriebsbeamter vom Verbande schweizerischer Postbeamten und ein Postangestellter vom Verband eidgenössischer Post-, Telegraphen- und Zollangestellten angehören. Die Kommission hat Vereinfachungen und Verbesserungen des Betriebsdienstes vorzuschlagen sowie e. F. zu prüfen und zu begutachten. Von den Vorschlägen, die voraussichtlich eingeführt werden, sind zu erwähnen: Die Abholung von Paketen aus der Wohnung des Absenders, die Einführung von Postlagerkarten, die Einlieferung dringender Pakete und Einschreibbriefe außerhalb der Schalterdienststunden, die Aufhebung des Ankunftstempels bei gewöhnlichen Briefen, die Ergänzung des Postanweisungsformulars durch einen Quittungsabschnitt. Ferner ist den privaten Eilboteninstituten ausnahmsweise und widerruflich gestattet worden, sich mit der Abtragung offener und geschlossener Sendungen bis zum Gewichte von 5 kg im Ortsverkehr zu befassen, sofern diese Beschäftigung nicht ihr Hauptgewerbe bildet. Zur Erzielung höherer Zinserträgnisse ist eine große Anzahl von Postanstalten beauftragt worden, ihre verfügbaren Gelder nicht mehr an die Kreispostkassen, sondern möglichst gleich an die zuständigen Nationalbankstellen abzuliefern. Für die gleichzeitige Auflieferung einer größeren Zahl von Drucksachen und Warenproben ist die Barfrankierung eingeführt worden, die beim Publikum eine sehr günstige Aufnahme gefunden hat. Die für den Frankobetrag verwendeten, der Postverwaltung verbleibenden, hochwertigen Freimarken werden nach der Entwertung an Markensammler zum Besten einer Beamtenhilfskasse verkauft. Außerdem ist eine neue Posttaxmarke zu 30 cts hergestellt worden, die aber nur den Postanstalten mit bedeutendem Auslandbriefverkehr geliefert werden soll. Auch hat man zur Bequemlichkeit des Publikums Postkartenblocks mit Schutzdecken ausgegeben. Die aus 10 Karten bestehenden Blocks sind seitlich zusammengeheftet und mit gelochter Linie zum Lostrennen der einzelnen Karten versehen. Die Innenseite der Schutzdecke ist gegen Zahlung einer Vergütung einer Gesellschaft zu Reklamezwecken überlassen worden. Die Kartenblocks werden zu 50 cts, also zum Nennwerte der Karten, verkauft. Hinsichtlich der Postsäcke ist nicht nur die Führung des Ausstattungsverzeichnisses wesentlich vereinfacht, sondern auch das System der Sackflaggen, abnehmbarer Lederflaggen, die Herkunfts- und Bestimmungsort des Sacks angeben, eingeführt worden. Die damit gemachten Erfahrungen haben durchaus befriedigt. Schließlich ist von der Ober-Postdirektion ein Ortslexikon der Erde herausgegeben worden, das den Postanstalten als Hilfsmittel zu dienen

hat. Das Lexikon enthält 150 000 Ortsnamen mit der Bezeichnung ihrer geographischen Lage und ihrer politischen Zugehörigkeit. Das Lexikon wird auch an das Publikum zum Preise von 7 frcs abgegeben.

Im Berichtsjahre sind 13 Postämter II. Klasse in solche I. Klasse umgewandelt worden. Der Bestand des festangestellten Personals hat sich aus Anlaß der Verkehrszunahme, der Dienstverbesserungen sowie der Entwicklung des Postscheck- und Girodienstes auf 13 813 Köpfe (gegen 13 283 im Jahre 1910) erhöht. Der Postkurs- und Fuhrdienst hat zahlreiche Verbesserungen erfahren. Es wurden u. a. 29 neue Postkurse eingerichtet sowie die Bestell- und Bahnhofsfahrten infolge des steigenden Paketverkehrs vermehrt. Auf einer Poststrecke wurde die Besorgung des Postdienstes einer Kraftwagenunternehmung übertragen. Ferner sind die Dienstanweisungen für die Postpferdhalter und für die Postillione neu herausgegeben worden. Bei dieser Gelegenheit konnten auch mehrere Neuerungen eingeführt werden, die den Postillionen namhafte Vorteile gewähren. Infolge der überaus günstigen Witterung stellte der Sommerverkehr ungewöhnliche Anforderungen an den Postbetrieb auf den Alpenkursen. Es sind 242 048 Reisende (1910: 222 459) gegen eine Gebühr von 1 051 978 frcs über die Alpenpässe befördert worden. Auch der Bahnpostdienst hat zahlreiche Verbesserungen erfahren. Auf der Strecke Basel–Mailand sind vorläufig in zwei Zügen an Stelle der bisherigen ungenügenden vereinigten Eisenbahn- und Postgepäckwagen eigene geräumige Bahnpostwagen in den Dienst gestellt worden. Auf der Simplonlinie nimmt der Briefverkehr immer mehr zu. Um die unaufgehaltene Weiterbeförderung der wichtigeren Überseeposten zu sichern, verkehren neben den kursmäßigen Bahnpostwagen wöchentlich zweimal besondere Postbeiwagen zwischen Pontarlier und Domodossola. Die Verhandlungen wegen der Leitung der bisher durch den Mont Cenis beförderten Paketpost von Frankreich und Großbritannien nach Italien und darüber hinaus über den Simplon konnten noch nicht zum Abschlusse gebracht werden. Die Gotthardlinie hat ein neues Schnellzugpaar mit guten Anschlüssen nach Süden und nach Norden erhalten. Beide Züge führen Bahnposten mit großem Paket- und Briefverkehr. Außerdem verkehren auf der Gotthardlinie neue Eilgüterzüge, die die umfangreiche Paketpost in beiden Richtungen über Nacht durch den Gotthard befördern.

Im Postscheckverkehr sind im Jahre 1911 den 11 541 Kontoinhabern gutgeschrieben worden 5 914 541 Einzahlungen, 635 566 Postanweisungen, 835 260 Postschecks. Der Durchschnittsbetrag einer Einzahlung belief sich auf 119,85 frcs, der einer Auszahlung durch die Scheckämter auf 2448,35 frcs. Der Gesamtumsatz im Postscheck- und Giroverkehr hat 4 090 795 507 frcs, d. s. 793 193 249 frcs mehr als 1910, betragen.

Überwiesen worden sind u. a.

aus der Schweiz nach dem Reichspostgebiet in	34 766 Fällen	6 980 845 frcs,
aus dem Reichspostgebiete nach der Schweiz in	4 527 Fällen	1 909 268 frcs.

Der Durchschnittsbetrag einer Überweisung hat sich belaufen

	1911	1910
nach dem Ausland auf	219,50 frcs	231,69 frcs,
vom Ausland auf	542,82 frcs	470,91 frcs.



Der Umfang des Fernsprechwesens auf der Erde.*)

Von Ober-Postpraktikant Wittiber in Berlin.

Der vom Statistischen Bureau der American Telephone and Telegraph Company herausgegebenen Abhandlung »Telephone Statistics of the World«, New-York, 1. Mai 1912, sind die folgenden wichtigeren Angaben entnommen.

Das Fernsprechwesen hat sich im Laufe des Kalenderjahrs 1911 in allen Ländern der Erde kräftig weiter entwickelt. Nach einer Schätzung, die allerdings auf Genauigkeit keinen Anspruch machen kann, da zuverlässige Zahlen zur Zeit der Herausgabe der genannten Veröffentlichung noch nicht aus allen Ländern vorlagen, waren auf der Erde am 1. Januar 1912 insgesamt 12 453 000 Sprechstellen und 47 601 000 km Fernsprechleitung vorhanden. Die 5 Erdteile sind daran folgendermaßen beteiligt.

Zusammenstellung 1.

Erdteil	Sprechstellen		Zunahme	Länge der Leitungen		Zunahme
	1. Januar 1912	1. Januar 1911	v. H.	1. Januar 1912 km	1. Januar 1911 km	v. H.
Amerika	8 866 000	8 005 000	11	31 065 000	28 266 000	10
und zwar: Nordamerika	8 729 000	7 907 000	10	30 650 000	28 016 000	9
davon entfallen auf die Vereinigten Staaten	8 362 000	7 596 000	10	29 268 000	26 780 000	9
Südamerika	120 000	86 000	39	375 000	220 000	71
Westindien	17 000	12 000	42	40 000	30 000	33
Europa	3 239 000	2 966 000	9	15 232 000	14 107 000	8
Asien	166 000	149 000	11	576 000	464 000	24
Afrika	41 000	34 000	21	232 000	206 000	14
Australien mit Ozeanien	141 000	118 000	19	496 000	366 000	36
Insgesamt	12 453 000	11 272 000	10,5	47 601 000	43 409 000	10.

Es entfallen von der Gesamtzahl der Sprechstellen auf die Vereinigten Staaten von Amerika 67,1 v. H., auf Europa 26,0 v. H. und von der Gesamtlänge der Leitungen auf die Vereinigten Staaten von Amerika 61,5 v. H., auf Europa 32,0 v. H. Das in Fernsprecheinrichtungen angelegte Kapital betrug etwa 7 000 000 000 ℳ. Der Verkehr belief sich im Jahre 1911 schätzungsweise auf 22 000 000 000 Gespräche.

Über den Umfang des Fernsprechwesens auf der Erde am 1. Januar 1911 und über die Entwicklung im Kalenderjahre 1910 gibt die nachstehende Zusammenstellung (S. 640/641), deren Angaben auf hinreichend sicheren Unterlagen beruhen, ein richtiges Bild.

Im einzelnen sei dazu folgendes bemerkt. Die Entwicklung des Fernsprechwesens ist fast in jeder Beziehung in den Vereinigten Staaten von

*) Vgl. auch Archiv 1911, S. 62 ff. und 498 ff.

Amerika am weitesten vorgeschritten. Der große Vorsprung gegenüber der Zahl der Sprechstellen, der Leitungslänge usw. aller anderen Länder insgesamt ist auch durch die zunehmende Ausbreitung des Fernsprechwesens und durch die Erschließung von Ländern, wo der Fernsprecher bisher noch keinen Eingang gefunden hatte, nicht verkleinert worden. In der Union entfielen Anfang 1911 8,1 Sprechstellen auf je 100 Einwohner (d. i. 1 Sprechstelle auf 12 Einwohner), während in Europa im Durchschnitt nur 0,7 Sprechstellen auf 100 Einwohner (d. i. 1 Sprechstelle auf 148 Einwohner) kamen. Unter den Staaten Europas stehen das Deutsche Reich mit 36 v. H. und Großbritannien mit 22 v. H. aller europäischen Sprechstellen an der Spitze. Das Deutsche Reich verfügt auch über das größte Leitungsnetz in Europa; besonders groß ist die Zahl und die Länge seiner Fernleitungen, die ungefähr die Hälfte aller europäischen Fernleitungen ausmachen. Im übrigen haben nur Frankreich über 200 000, Österreich, Rußland und Schweden über 100 000 Sprechstellen. Am dichtesten ist das europäische Fernsprechnetz in Dänemark und Schweden, wo 3,5 und 3,4 Sprechstellen für je 100 Einwohner vorhanden sind. Der Reihe nach folgen Norwegen (2,6), Schweiz (2,1), das Deutsche Reich (1,6), England (1,4), Luxemburg (1,3), die Niederlande (1,1) und dann in größerem Abstande Frankreich (0,6), Österreich (0,4) und Rußland (0,1). Ein bemerkenswerter Aufschwung im Fernsprechwesen zeigt sich in Südamerika, besonders in Argentinien, wo bereits 68 000 Sprechstellen eingerichtet sind. In Japan und neuerdings auch in der Türkei findet der Fernsprecher mehr und mehr Eingang; die japanische Telegraphenverwaltung stellte 1910 über 25 000 neue Fernsprechanschlüsse her. Auch China hat sich vor ganz kurzer Zeit zum Bau von Fernsprecheinrichtungen entschlossen. Die verhältnismäßig stärkste Zunahme an Sprechstellen ist in Bosnien, Griechenland und Serbien zu verzeichnen, wo das Fernsprechwesen noch in den Anfängen der Entwicklung steckt.

Vergleicht man im besonderen die Verbreitung des Fernsprechers in den Städten mit der auf dem Lande, so ergibt sich für Europa und für die Vereinigten Staaten von Amerika folgendes Bild (S. 642).

In Europa wohnen nur 14 v. H. der Bevölkerung in Großstädten; es befinden sich aber 55 v. H. aller Sprechstellen in diesen. In den Vereinigten Staaten von Amerika verfügen die 26 v. H. der Einwohner in den Großstädten über 33 v. H. der sämtlichen Sprechstellen, ein Beweis dafür, daß der Fernsprecher auch in den weniger dicht bevölkerten Gegenden stark verbreitet ist. Indes ist zu beachten, daß die europäischen Verhältnisse von den amerikanischen sehr verschieden sind. Eine Reihe europäischer Staaten hat den Fernsprecher erst seit kurzer Zeit als Verkehrsmittel eingeführt, und bei dem Kulturstand eines großen Teiles ihrer Bevölkerung werden noch viele Jahre vergehen, ehe diese an den Verkehr ähnliche Anforderungen stellt wie die Einwohnerschaft in der neuen Welt. Besaßen doch Anfang 1911 3 große Städte in Europa mit je über 100 000 Einwohnern (Constantinopel, Adrianopel und Saloniki) überhaupt noch kein Fernsprechnetz.

Ein Vergleich über die Entwicklung des Fernsprechwesens in 9 europäischen und 5 amerikanischen Städten in den letzten 16 Jahren läßt sich aus den Verhältniszahlen der Zusammenstellung auf S. 643 ziehen.

In Europa besitzt Stockholm mit 19,9 Sprechstellen auf 100 Einwohner, und in den Vereinigten Staaten von Amerika Los Angeles (24 Sprechstellen auf 100 Einwohner) das dichteste Fernsprechnetz.

Die Gesamtlänge der für den elektrischen Nachrichtenverkehr (Telegraphie und Telephonie) benutzten Leitungen betrug am 1. Januar 1911 etwa 55 651 000 km.

Zusammen

Erdteil oder Land	Zahl der Sprechstellen am 1. Januar 1911	Zunahme im Jahre 1910 Zahl	Zunahme im Jahre 1910 v. H.	Anteil an der Gesamtzahl v. H.	Auf 100 Einwohner entfallen Sprechstellen
Europa:					
Belgien	47 648	4 907	11,5	0,4	0,6
Bulgarien	2 303	253	12,3	—	0,05
Dänemark	94 531	7 095	8,1	0,9	3,5
Deutsches Reich	1 068 849*)	100 748	10,4	9,5	1,6
Frankreich	232 743	21 079	9,9	2,0	0,6
Griechenland	1 792	290	19,3	—	0,06
Großbritannien	648 832	45 235	7,5	5,8	1,4
Italien	70 139	7 873	12,6	0,6	0,2
Luxemburg	3 334	220	7,0	—	1,3
Niederlande	64 620	6 207	10,6	0,6	1,1
Norwegen	63 000	5 647	9,8	0,6	2,6
Österreich	112 604	16 764	17,5	1,0	0,4
Ungarn	58 506	7 481	14,6	0,5	0,2
Bosnien	747	151	25,3	—	0,04
Portugal	6 765	451	7,1	—	0,1
Rumänien	15 000	812	5,7	0,1	0,2
Rußland	150 850	20 377	15,6	1,3	0,1
Finnland	30 478	—	—	0,3	1,0
Schweden	187 441	13 386	7,7	1,6	3,4
Schweiz	78 736	4 978	6,7	0,7	2,1
Serbien	2 635	1 075	68,9	—	0,1
Spanien	25 000	196	0,8	0,2	0,13
Insgesamt	2 966 553	265 225	9,8	26,3	0,7
Vereinigte Staaten von Amerika	7 595 938	600 246	8,6	67,4	8,1
Canada	284 373	45 184	18,8	2,5	3,7
Alle übrigen Länder	425 029	106 313	33,4	3,8	0,04
Gesamtsumme	11 271 893	1 016 968	9,9	100,0	0,6

*) Nach der amtlichen Statistik betrug im Deutschen Reiche die Zahl der Sprechstellen am 31. Dezember 1910 1 039 206 Stück. In der oben angegebenen Zahl sind die öffentlichen Sprechstellen in Orten ohne Vermittlungsanstalt mit enthalten; die zahlreichen privaten Sprechstellen sind nicht berücksichtigt worden.

stellung 2.

Länge der Leitungen				In den Fernsprecheinrichtungen angelegtes Kapital				
am 1. Januar 1911	Zunahme im Jahre 1910		Anteil an der Gesamtlänge	Betrag des Kapitals am 1. Januar 1910	Anteil am Gesamtkapital	Auf eine Sprechstelle kommen	Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen	
							1910	1911
km	km	v. H.	v. H.	M	v. H.	M	M	M
237 076	14 612	6,5	0,6	52 780 000	0,9	1 108	6,18	7,00
9 277	842	10,0	—	1 600 000	—	696	0,36	0,36
410 532	48 038	13,2	0,9	46 852 000	0,8	496	16,00	17,36
5 722 229	529 834	10,2	13,2	685 216 000**)	11,0	640	10,36	10,64
1 338 182	150 578	12,7	3,0	200 000 000	3,2	860	5,08	5,08
8 570	1 713	24,0	—	800 000	—	448	0,32	0,32
3 407 352	147 186	4,5	7,9	537 640 000	8,5	828	11,32	11,92
260 221	23 656	10,0	0,6	38 400 000	0,6	548	1,12	1,12
5 815	100	1,7	—	2 516 000	—	756	9,48	9,84
227 780	30 722	15,6	0,5	43 192 000	0,7	668	6,76	7,24
207 960	13 497	6,9	0,5	24 856 000	0,4	396	9,56	10,36
462 912	50 198	12,1	1,0	104 800 000	1,7	932	3,10	3,64
324 634	36 392	12,6	0,8	49 600 000	0,8	848	1,92	2,36
2 259	153	7,2	—	980 000	—	1 312	0,28	0,52
33 994	2 991	9,6	—	4 696 000	0,1	696	0,80	0,88
72 986	6 722	10,0	—	10 332 000	0,2	688	1,16	1,44
418 679	29 994	7,7	1,0	75 800 000	1,1	504	0,56	0,56
123 637	11 241	10,0	0,3	8 984 000	0,2	296	2,76	2,88
395 669	37 204	10,4	0,9	82 476 000	1,3	440	14,00	14,92
338 152	14 799	4,5	0,8	67 188 000	1,1	852	16,80	17,84
12 952	1 092	9,2	—	2 400 000	—	912	0,84	0,80
86 984	7 738	9,8	—	32 400 000	0,5	1 296	1,80	1,72
14 107 852	1 159 302	9,0	32,5	2 073 508 000	33,2	700	4,56	4,72
26 780 080	2 226 857	9,0	61,7	3 826 800 000	61,2	504	37,52	41,08
1 142 629	165 766	16,9	2,6	146 800 000	2,4	516	17,32	19,04
1 379 519	287 470	26,2	3,2	200 000 000	3,2	472	—	—
43 410 080	3 839 395	9,7	100,0	6 247 108 000	100,0	556	—	—.

**) Die Zahl ist wegen des gemeinsamen Betriebs des Fernsprechwesens mit den Post- und Telegrapheneinrichtungen nicht genau zu ermitteln; vielleicht ist sie etwas zu niedrig angegeben.

Zusammenstellung 3.

Städtegruppen mit Einwohnern	Am 1. Januar 1911 waren vorhanden: Zahl der Städte in Europa	Zahl der Städte in den Vereinigten Staaten von Amerika	Zahl der Einwohner in den Städten in Europa	Zahl der Einwohner in den Städten in den Vereinigten Staaten von Amerika	Zahl der Sprechstellen in Europa	Zahl der Sprechstellen in den Vereinigten Staaten von Amerika	Zahl der Sprechstellen auf 100 Einwohner in Europa	Zahl der Sprechstellen auf 100 Einwohner in den Vereinigten Staaten von Amerika
1. Über 800 000	14	4	25 292 000	10 009 000	721 381	907 823	2,8	9,0
2. 350 000 — 800 000	31	12	15 390 000	6 190 000	358 365	634 614	2,3	10,2
3. 200 000 — 350 000	43	14	11 212 000	3 656 000	341 543	488 716	3,0	13,3
4. 125 000 — 200 000	46	16	7 224 000	2 401 000	157 630	251 332	2,2	10,5
5. 100 000 — 125 000	25	18	2 814 000	1 969 000	67 389	213 254	2,4	10,8
Zusammen....	159	64	61 932 000	24 225 500	1 646 308	2 495 739	2,6	10,3
Im ganzen Lande....	—	—	437 861 000	93 104 000	2 966 553	7 595 938	0,7	8,1
Verhältnis der Städte zum ganzen Lande	—	—	14 v. H.	26 v. H.	55 v. H.	33 v. H.	—	—.

Zusammenstellung 4.

in	Auf 100 Einwohner kamen Sprechstellen				
	1. Januar 1895	1. Januar 1900	1. Januar 1905	1. Januar 1910	1. Januar 1911
Stockholm	4,1	9,7	13,6	18,5	19,9
Kopenhagen	1,2	3,0	4,9	6,7	7,0
Kristiania	3,0	5,4	5,4	6,7	6,9
Berlin	1,6	2,3	3,5	5,1	5,3
Hamburg-Altona	1,5	2,2	3,6	4,6	4,7
London	0,2	0,6	1,4	2,5	2,8
Paris	0,7	1,2	1,8	2,5	2,7
Wien	0,5	0,8	1,2	2,1	2,3
St. Petersburg	0,2	0,3	0,6	1,9	2,2
Los Angeles	2,0	5,7	14,1	23,1	24,0
Chicago	0,8	1,3	4,9	9,8	11,0
Boston	1,0	2,3	4,8	8,6	9,2
Philadelphia	0,3	0,9	4,6	7,9	8,5
New York	0,6	1,4	4,6	7,6	8,3.

Diese Zahl setzt sich folgendermaßen zusammen:

1. Fernsprechleitungen (Zusammenstellung S. 641) ..... 43 410 000 km
   dazu: Länge der Fernsprechleitungen der nordamerikanischen Eisenbahnen .... 193 000 -

   Insgesamt.... 43 603 000 km,

2. Telegraphenleitungen

Europa	3 787 000 km
Vereinigte Staaten von Amerika	2 977 000 -
Canada	246 000 -
Alle anderen Länder	1 755 000 -
Summe....	8 765 000 km
Unterseeische Kabelleitungen	505 000 -
Eisenbahn-Telegraphenleitungen	2 779 000 -

   Insgesamt................. 12 049 000 -

   Gesamtlänge.... 55 652 000 km.

Über die Höhe der in den Fernsprecheinrichtungen angelegten Kapitalien egen unbedingt zuverlässige Angaben nicht vor; die meisten Fernsprechverwaltungen betreiben diesen Dienstzweig zusammen mit dem Telegraphen und stellen keine Sonderabrechnungen auf. Der in der Zusammenstellung auf S. 641 angegebene Gesamtbetrag von 6 247 Millionen Mark muß also ohne Prüfung als

richtig angenommen werden. Auf eine Sprechstelle entfiel 1910 im Durchschnitt ein Anlagekapital von 556 ℳ; im einzelnen stellt sich dieser Betrag für Europa auf 700 ℳ (für das Deutsche Reich auf 640 ℳ), für die Vereinigten Staaten von Amerika auf 504 ℳ, für Canada auf 516 ℳ und für die übrigen Länder auf 472 ℳ. Im Jahre 1910 hat sich das gesamte Kapital der Fernsprechverwaltungen und -gesellschaften um rund 582 000 000 ℳ, d. s. 10 v. H., vergrößert. Besonders bemerkenswert sind die hohen Beträge, die in einer Reihe europäischer Länder auf eine Sprechstelle kommen; in Belgien, Frankreich, Großbritannien, Österreich, Ungarn, Spanien und der Schweiz z. B. entfallen mehr als 800 ℳ auf eine Sprechstelle. Das Deutsche Reich, Großbritannien und Frankreich zusammengenommen besitzen zwei Drittel des Anlagewerts der europäischen Fernsprecheinrichtungen. Über 500 000 000 ℳ sind nur im Deutschen Reiche und Großbritannien in den Fernsprecheinrichtungen angelegt. Nimmt man den Gesamtwert aller ober- und unterirdischen Telegraphenanlagen am 1. Januar 1911 mit 2 830 880 000 ℳ und den der unterseeischen Telegraphenkabel mit 1 400 000 000 ℳ an, so ergibt sich, daß in den Fernsprecheinrichtungen 60 v. H., in den Telegrapheneinrichtungen 27 v. H. und in den Kabeln 13 v. H. des gesamten für die elektrische Nachrichtenübermittlung — abgesehen von der drahtlosen Telegraphie — angelegten Kapitals enthalten sind.

Die Roheinnahmen aus dem Fernsprechbetriebe beliefen sich im Jahre 1909 auf 1 315 Millionen Mark, wovon 67,4 v. H. (886 Millionen Mark) auf die Vereinigten Staaten von Amerika, 27,8 v. H. (365 Millionen Mark) auf Europa und der Rest 4,8 v. H. (64 Millionen Mark) auf Canada und die übrigen Länder entfallen. Den Anteil der einzelnen Länder zeigt die nachstehende Übersicht (S. 645), aus der auch für die europäischen Länder das Verhältnis der Roheinnahme aus dem Fernsprechwesen zu der aus der Telegraphie zu entnehmen ist.

In Europa übersteigen danach die Einnahmen aus dem Fernsprechwesen die aus der Telegraphie um etwa 50 v. H.; für die Vereinigten Staaten von Amerika stellt sich das Verhältnis (Fernsprecher: Telegraph) auf 1 : $^1/_5$. Auffällig ist die hohe Roheinnahme Großbritanniens aus der Telegraphie; sie ist fast doppelt so groß wie im Deutschen Reiche, dessen Einnahmen aus dem Fernsprechwesen hingegen mit 129 Millionen Mark bei weitem die größten in Europa sind. Nächst England zieht Rußland aus seinem Telegraphenwesen die meisten Einnahmen, während das Deutsche Reich an dritter Stelle vor Frankreich kommt.

Am Schlusse der Abhandlung werden die drei wichtigsten Nachrichtenbeförderungsmittel — Brief, Telegraph und Fernsprecher — in einer Anzahl von Kulturländern miteinander verglichen (S. 646).

Die wirklichen Zahlen für Europa und für die Vereinigten Staaten von Amerika stellen sich für das Jahr 1909 folgendermaßen:

Briefsendungen	Europa	15 387 000 000	Stck.
	(Zunahme seit dem Vorjahre 2,2 v. H.)		
-	Vereinigte Staaten	8 793 000 000	-
	(Zunahme seit dem Vorjahre 6,7 v. H.)		
Telegramme	Europa........................	345 000 000	-
	(Zunahme seit dem Vorjahre 3,7 v. H.)		
-	Vereinigte Staaten	98 000 000	-
	(Zunahme seit dem Vorjahre 3,5 v. H.)		
Gespräche	Europa	4 937 000 000	-
	(Zunahme seit dem Vorjahre 7,7 v. H.)		
-	Vereinigte Staaten	12 617 000 900	- .
	(Zunahme seit dem Vorjahre 2,6 v. H.)		

Zusammenstellung 5.

(Jahr 1909. Teilweise geschätzt.)

Erdteil oder Land	Roheinnahmen aus dem Fernsprechwesen ℳ	d. s. im Verhältnis zur Gesamtsumme v. H.	d. s. Zunahme im Jahre 1909 ℳ	Roheinnahmen aus der Telegraphie ℳ	Gesamte Roheinnahme aus dem Fernsprech- und dem Telegraphenwesen ℳ	Von der gesamten Roheinnahme entfallen auf das Fernsprechwesen v. H.	Von der gesamten Roheinnahme entfallen auf die Telegraphie v. H.	Auf 1 Sprechstelle kamen 1909 an Roheinnahme ℳ
Europa:								
Belgien	8 266 960	0,6	608 000	4 765 800	13 032 760	63	37	203,00
Bulgarien	260 540	—	28 000	1 178 440	1 438 980	18	82	126,60
Dänemark	8 160 632	0,6	932 000	1 954 788	10 115 420	81	19	97,80
Deutsches Reich	129 323 636	9,8	13 628 000	35 087 680	164 411 316	79	21	140,00
Frankreich	32 646 400	2,4	4 392 000	32 407 312	65 053 712	50	50	160,80
Griechenland	148 192	—	16 000	1 387 176	1 535 368	10	90	105,60
Großbritannien	92 453 304	7,0	7 432 000	63 843 476	156 296 780	59	41	157,60
Italien	9 667 608	0,8	1 392 000	15 282 052	24 949 660	39	61	170,80
Luxemburg	250 788	—	24 000	65 352	316 140	79	21	83,10
Niederlande	6 926 800	0,5	976 000	4 045 900	10 972 700	63	37	129,80
Norwegen	4 639 456	0,3	160 000	2 571 500	7 210 956	64	36	85,40
Österreich	14 819 960	1,1	2 336 000	12 650 284	27 470 244	54	46	205,80
Ungarn	7 436 820	0,6	620 000	5 964 316	13 401 136	55	45	155,40
Bosnien	46 220	—	7 600	1 125 296	1 171 516	4	96	87,60
Portugal	962 064	—	40 000	3 399 448	4 361 512	22	78	163,60
Rumänien	1 111 788	—	140 000	2 380 424	3 492 212	32	68	90,00
Rußland	19 025 900	1,4	1 878 800	} 49 632 632	} 70 452 604	} 30	} 70	156,00
Finnland	1 794 072	—	—					63,80
Schweden	15 839 060	1,1	1 236 000	2 460 196	18 299 256	86	14	94,40
Schweiz	7 985 756	0,6	676 000	3 250 644	11 236 400	71	29	111,80
Serbien	234 300	—	16 000	483 292	717 592	33	67	150,60
Spanien	3 324 500	—	152 000	8 129 688	11 454 188	29	71	140,80
Insgesamt	365 324 756	27,8	36 690 400	252 065 696	617 390 452	59	41	141,60
Vereinigte Staaten von Amerika	885 884 000	67,4	83 524 000	—	—	—	—	131,48
Canada	27 008 128	2,0	4 644 000	—	—	—	—	127,48
Alle übrigen Länder	36 654 000	2,8	—	—	—	—	—	120,00
Gesamtsumme	1 314 870 884	100,0	—	—	—	—	—	—

Land	Im Jahre 1909 wurden von der Gesamtzahl der Mitteilungen befördert durch		
	Fernsprecher v. H.	Telegraph v. H.	Briefpost v. H.
Schweden	72,8	0,7	26,5
Norwegen	61,9	1,5	36,6
Dänemark	51,9	1,0	47,1
Italien	32,1	3,1	64,8
Niederlande	28,5	1,8	69,7
Deutsches Reich	25,4	0,9	73,-
Belgien	22,8	1,8	75,4
Ungarn	20,4	1,8	77,8
Großbritannien	17,7	1,8	80,5
Frankreich	13,8	3,4	82,8
Schweiz	13,5	1,5	85,0
Österreich	12,9	1,2	85,9
Europa durchschnittlich	23,9	1,7	74,4
Vereinigte Staaten von Amerika	58,7	0,4	40,9

LITERATUR.

Die Selbstanschluß- und Wählereinrichtungen im Fernsprechbetriebe. Von A. Kruckow, Telegrapheninspektor in Berlin. VIII und 132 Seiten mit 125 Abbildungen im Texte und auf 5 Tafeln. Zehnter Band der »Telegraphen- und Fernsprechtechnik in Einzeldarstellungen«, herausgegeben von Th. Karraß. Verlag von Vieweg und Sohn in Braunschweig. Preis des Leinenbandes 11 *M*.

In dem Werke werden nach einer kurzen Einleitung mit geschichtlichen Daten und allgemeinen Erörterungen über Kosten und Betriebswerte der Selbstanschluß- und Handämter in 12 zum Teil breit angelegten Abschnitten die einzelnen Hauptteile der Selbstanschlußeinrichtungen, dann diese selbst, ferner die besonderen Vorrichtungen für den Fern- und Verbindungsleitungsverkehr, für Nebenanschlüsse, für den Verkehr des flachen Landes und für das Zusammenarbeiten von Selbstanschlußapparaten mit Apparaten des Handbetriebs eingehend besprochen. In den ersten fünf Abschnitten wird der Leser mit den Grundzügen der Systeme von Strowger, Betulander, der Rochester Co. und von Lorimer und mit den Nummernschaltern und Wäh-

lern, die jedem dieser Systeme eigentümlich sind, eingehend bekannt gemacht; die übrigen Abschnitte sind ganz dem System von Strowger und seinen verschiedenen Anwendungsgebieten gewidmet. Obwohl eine Fülle von Einzelheiten zu behandeln war, hat der Verfasser es doch verstanden, den oft recht spröden Stoff so anzuordnen, daß der Leser durch die klare Darstellungsweise und die große Zahl vorzüglicher Zeichnungen und Abbildungen von Stromläufen nicht nur ein übersichtliches Bild von dem gesamtenn Selbstanschlußwesen erhält, sondern auch erkennen kann, nach welcher Richtung die Entwicklung weitergehen wird. Angesichts der Geschlossenheit der Darstellung wäre es zwecklos, hier diesen oder jenen besonders bemerkenswerten Punkt einer genaueren Besprechung zu unterziehen. Das Werk will eben als ein Ganzes genommen sein; es wird sich sicher viele Freunde erwerben.

Die Ausstattung des Buches durch den Verlag ist mustergültig.

Deutsches Post- und Telegraphenwesen unter besonderer Berücksichtigung der gesamten Literatur. Bearbeitet von Paul Hübel, Ministerial-Assistent, verwendet in der Bibliothek des Königl. Staatsministeriums der Justiz. Verlag C. Andelfinger & Co. in München. 98 Seiten. Preis 1 *M* 80 Pf.

Die Postfachliteratur hat in den letzten Jahrzehnten eine sehr große Ausdehnung genommen. Doch nur verhältnismäßig wenig Postbeamte sind in der Lage, sich über sie einen einigermaßen abschließenden Überblick, wie er zu einem eingehenderen Studium unerläßlich ist, zu verschaffen. Hier will das vorliegende Büchlein eine Lücke ausfüllen; es bringt in knappem Rahmen und in systematischer und übersichtlicher Anordnung eine Aufzählung der hauptsächlichsten über die Post und Telegraphie erschienenen Werke und Artikel; die gesetzlichen und verordnungsmäßigen Bestimmungen finden gleichfalls Berücksichtigung, namentlich soweit es sich um bayerische Verhältnisse handelt.

Die Auswahl des Gebotenen kann als durchaus zweckmäßig bezeichnet werden. Die auf die Reichs-Post- und Telegraphie und ihr Personal bezüglichen Verordnungen, amtlichen Erlasse usw. hätten indes im größeren Umfang, als es geschehen, berücksichtigt werden können. Auch hätte es sich empfohlen, die für Württemberg in Betracht kommenden Bestimmungen aufzunehmen. Aber auch schon in seiner jetzigen Gestalt ist das Werkchen geeignet, weiten Kreisen ein erwünschter Führer zu sein.

Ottavio Cotognos Internationales Kursbuch aus dem Jahre 1623. Ein Beitrag zur internationalen Postgeschichte von Eugen Trapp. Regensburg 1912. Verlagsanstalt vorm. G. J. Manz, Buch- und Kunstdruckerei A. G. München-Regensburg.

Das internationale Postkursbuch des Ottavio Cotogno*), der Stellvertreter des General-Postmeisters in Mailand, später anscheinend selbst General-Postmeister war, ist, soweit bis jetzt bekannt, in sieben verschiedenen Ausgaben**)

*) Über Cotognos Kursbuch haben schon Löper und Rübsam in der »Union Postale« 1886 und 1889 berichtet. Rübsam hat den Verfasser zu der vorliegenden Schrift angeregt und durch bereitwillige Öffnung des fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg unterstützt.

**) Das Reichs-Postmuseum in Berlin besitzt die Ausgaben von 1616, 1623 und 1628.



aus den Jahren 1608, 1611, 1616, 1623, 1628, 1666 und 1676 auf uns gekommen. Davon sind die aus den Jahren 1608, 1616 und 1623 in Mailand, die übrigen in Venedig erschienen. Die Ausgabe von 1623 (bei Joh. Bapt. Bidelli in Mailand herausgegeben) weicht in bezug auf die Gliederung und den Reichtum des Inhalts von den übrigen wesentlich ab. Sie enthält 508 mit Zahlen versehene Druckseiten, während die späteste uns bekannte Ausgabe von 1676 nur 478 Seiten, die Ausgaben von 1611, 1628 und 1666 je 446, die von 1608 nur 430 und die stark verkürzte von 1616 sogar nur 299 Seiten umfassen. Die Ausgabe von 1623 ist mithin zweifellos eine vermehrte, verbesserte, von der der Verfasser vermutet, daß Cotogno sie noch selbst herausgegeben habe, wogegen die nachfolgenden wohl nicht mehr von ihm besorgt seien. Diese Ausgabe, von der sich ein Exemplar im Besitze des fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg, ein zweites im Reichs-Postmuseum in Berlin befindet, hat der Verfasser seiner sehr eingehenden, sorgfältigen Untersuchung zugrunde gelegt. Cotognos Werk ist ja weit mehr als ein bloßes Postkursbuch, denn es enthält außer den Postkursen und Abgangszeiten der Posten eine Darstellung der gesamten Organisation des damaligen Postwesens, der Rechte und Pflichten der einzelnen Klassen von Postbeamten, ihres Wirkungskreises, ihres Verhältnisses zum Landesherrn und zum Publikum, der Technik des Postbetriebs, der üblichen Beförderungsmittel und ihres Gebrauchs in den verschiedenen Fällen, nähere Aufschlüsse über die für Reisen zu jener Zeit empfehlenswerten Geldsorten, ein Verzeichnis der wichtigsten Messen und Märkte der einzelnen Länder, eine Zusammenstellung von Pilgerreisen nach Wallfahrtsorten und heiligen Stätten der Erde, ferner eine Aufzählung berühmter Sehenswürdigkeiten usw. Das Buch war für die damalige Zeit, wie der Verfasser mit Recht bemerkt, ein Reisehandbuch nach Art des »Baedeker« unserer Tage.

Es ist das Verdienst des Verfassers, die uns von Cotogno überlieferten, für die Geschichte des internationalen Postwesens äußerst wichtigen Nachrichten — die in dem Werkchen sonst noch enthaltenen wertvollen Mitteilungen literaturgeschichtlicher, religionswissenschaftlicher, geographischer, altertumswissenschaftlicher Natur läßt er für jetzt außer Betracht — zum ersten Male in übersichtlicher Form dargestellt und kritisch beleuchtet zu haben, wobei ihm, soweit es sich um die Erklärung und Ableitung von Namenangaben handelte, seine umfassenden sprachwissenschaftlichen Kenntnisse zugute gekommen sind.

Eine von ihm entworfene Skizze der Poststraßen, die am Schlusse beigefügt ist, gibt über das internationale Postkursnetz im 17. Jahrhundert einen guten Überblick.

Wer sich für die Gestaltung des internationalen Postwesens der ältesten Zeiten interessiert, wird an dieser Schrift nicht vorübergehen dürfen. Er wird es dem Verfasser Dank wissen, die wichtigen Mitteilungen aus dem unscheinbaren Werkchen des Cotogno ans Licht gezogen und der Allgemeinheit zugänglich gemacht zu haben.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 23. BERLIN, DEZEMBER. **1912.**

Klappenschränke M 11 für Telegraphenbetrieb.

Von Ober-Postpraktikant Feuerhahn in Berlin.

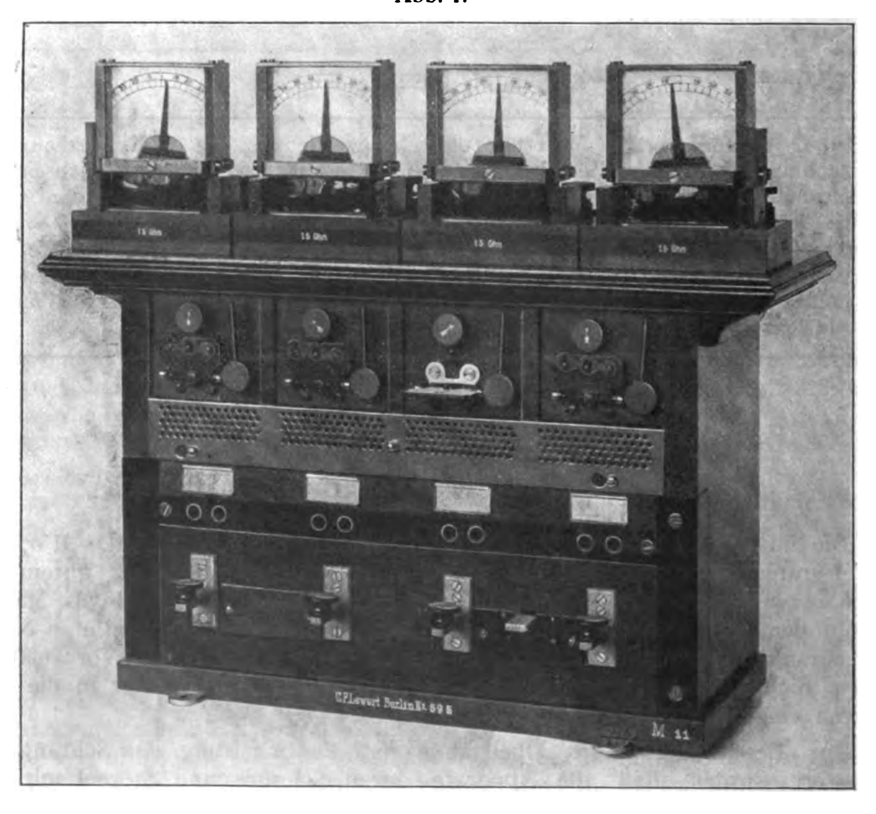
Die im Archiv 1906, S. 593 ff., beschriebenen Klappenschränke M 07 für 4 Telegraphenleitungen sind bei vielen Telegraphenanstalten mit gutem Erfolge verwendet worden. Im Laufe der Zeit hat man es jedoch als Mangel empfunden, daß sich die Haupt-Abfrageapparate nicht zur Aushilfe an Nachbarschränken verwenden lassen, da sie im Gegensatze zu den Vorratsapparaten nicht durch Stöpselschnüre, sondern durch Kippschalter in die Leitungen eingeschaltet werden.

Zur Beseitigung dieses Übelstandes ist die Schaltung der Schränke so geändert worden, daß alle Apparate durch Schnüre und Stöpsel mit den Leitungen verbunden werden können. Eigentliche Haupt- und Vorratsapparate gibt es somit nicht mehr; es bedarf nur der Aufstellung einer Anzahl von Empfangsapparaten, die auch in der Hauptverkehrszeit dem Bedürfnisse genügen. Bei größeren Betriebstellen wird zur Erhöhung der Übersichtlichkeit zweckmäßig von der im Ergänzungshefte 1908 zur Apparatbeschreibung, Abb. 8, dargestellten Schaltung Gebrauch gemacht, die es ermöglicht, alle Apparate an beliebigen Schränken zu verwenden. Allerdings muß dabei auf die Betriebsart der Leitungen (Arbeitstrom oder Ruhestrom) Rücksicht genommen werden, da die Empfangsapparate im Gegensatze zu denen der Zentral-Anrufschränke M 11 nicht in Ortstromkreisen arbeiten.

Die neuen Schränke führen die Bezeichnung »Klappenschränke M 11 zu 4 Leitungen für Telegraphenbetrieb«. Sie entsprechen in ihrer äußeren Form den Schränken M 07 (vgl. Abb. 1). Die Anrufklappen sind unverändert geblieben. An die Stelle der früheren Kippschalter ist aber je eine kleine

Hebeltaste *ts* (Abb. 2) getreten, die die bei den Schränken M 07 auf dem Tische aufzustellenden Klopfertasten ersetzt, und es ermöglicht, jederzeit einen eingehenden Anruf zu beantworten, wenn die vorhandenen Empfangsapparate besetzt sind. Zwischen den Tasten 1 und 2, 3 und 4 kann bei Bedarf je ein Kniehebelschalter *U* eingebaut werden. Diese dienen dem gleichen Zwecke wie die sonst bei Trenn- und Übertragungsämtern gebräuchlichen Umschalter *V*, *VI* und *VII*; sie erhalten entweder 3, 4 oder 6 Federn. Befinden sich die Umschalter in der Ruhelage, so sind die Leitungen 1 und 2, 3 und 4 miteinander verbunden, durch Niederdrücken des Schaltergriffs wird


Abb. 1.



die Trennschaltung herbeigeführt. Diese Umschalter gestatten zwar nicht alle Schaltmöglichkeiten der Umschalter *VI* und *VII*, so wird beispielsweise bei der Durchgangstellung stets die g l e i c h e Anrufklappe eingeschaltet; jedoch sind Betriebschwierigkeiten deswegen nicht zu befürchten.

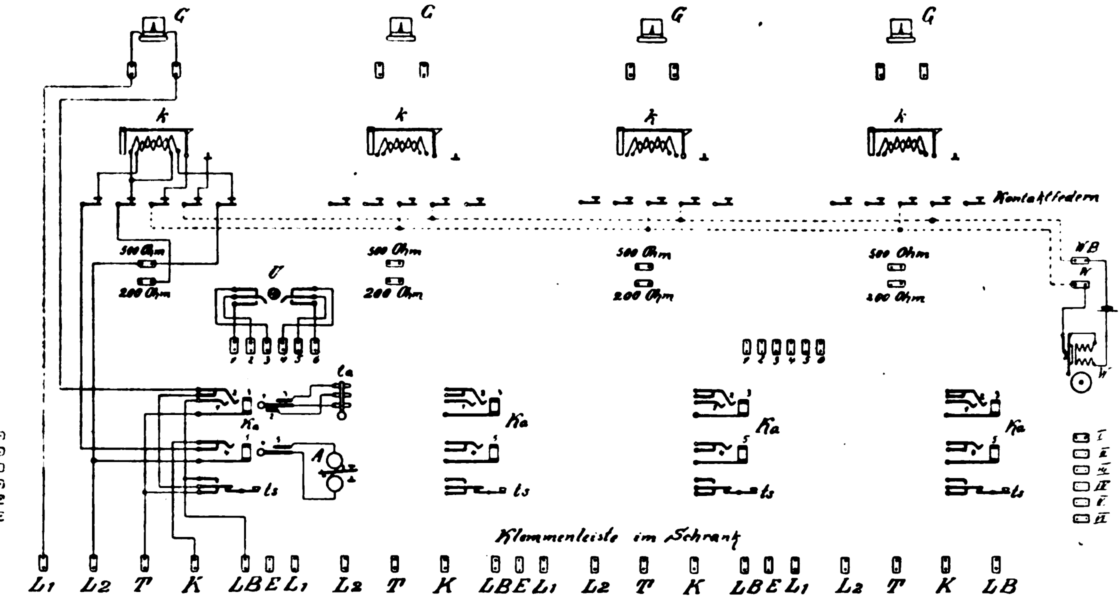
Die Umschalter werden in der Weise eingeschaltet, daß die Federn mit den daneben sitzenden Klemmen 1 bis 6 verbunden werden, die ihrerseits mit den Klemmen *I* bis *VI* auf der gleichen Schrankseite in Verbindung stehen.

Bei Verwendung der Klappenschränke M 11 zu 4 Leitungen für Telegraphenbetrieb wird auf den Apparattischen demnach auch an Raum gespart, da 3 Klopfertasten und unter Umständen 2 Umschalter *V*, *VI* oder *VII* wegfallen.

Einige Schaltungsarten, aus denen sich die sonst vorkommenden unschwer ableiten lassen, sind in den Abb. 3 bis 5 dargestellt.

Abb. 2.

Klappenschrank M 11 zu 4 Leitungen für Telegraphenbetrieb.



Farben der Schnuradern: Ader 1 = weiß, Ader 2 = braun, Ader 3 = rot, Ader 4 = grün, Ader 5 = blau.

1.: Der Umschalter U wird bei Bedarf eingebaut; die Anzahl der Federn richtet sich nach dem jeweiligen Zwecke. Die Klemmen 1 bis 6 sind mit den zugehörenden Klemmen I bis VI auf der gleichen Schrankseite verbunden.

Abb. 3.

Endstelle in einer Arbeitstromleitung (mit Relais).

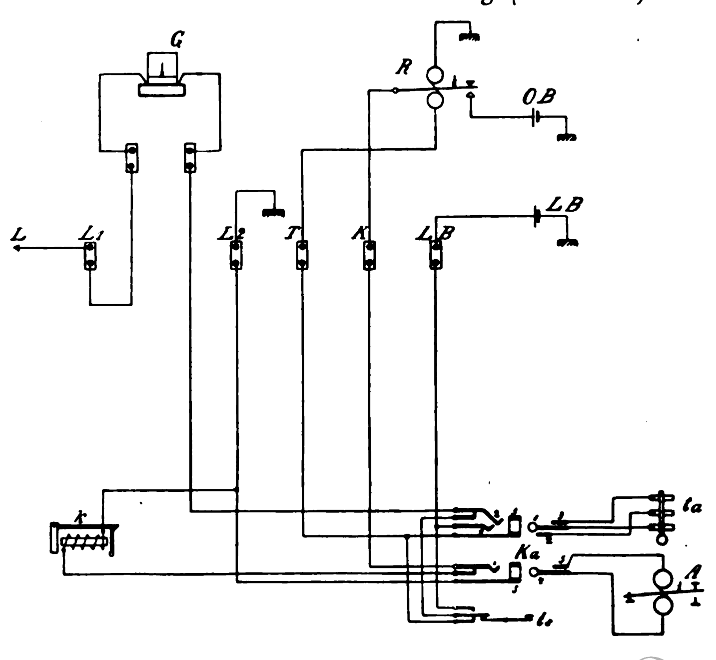


Abb. 4.

Trennstelle in einer Ruhestromleitung.

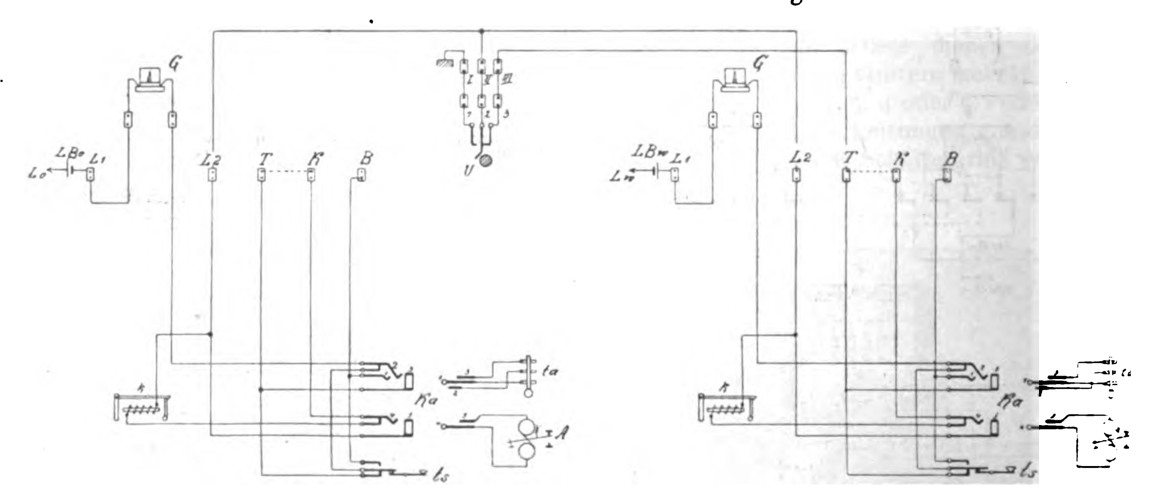
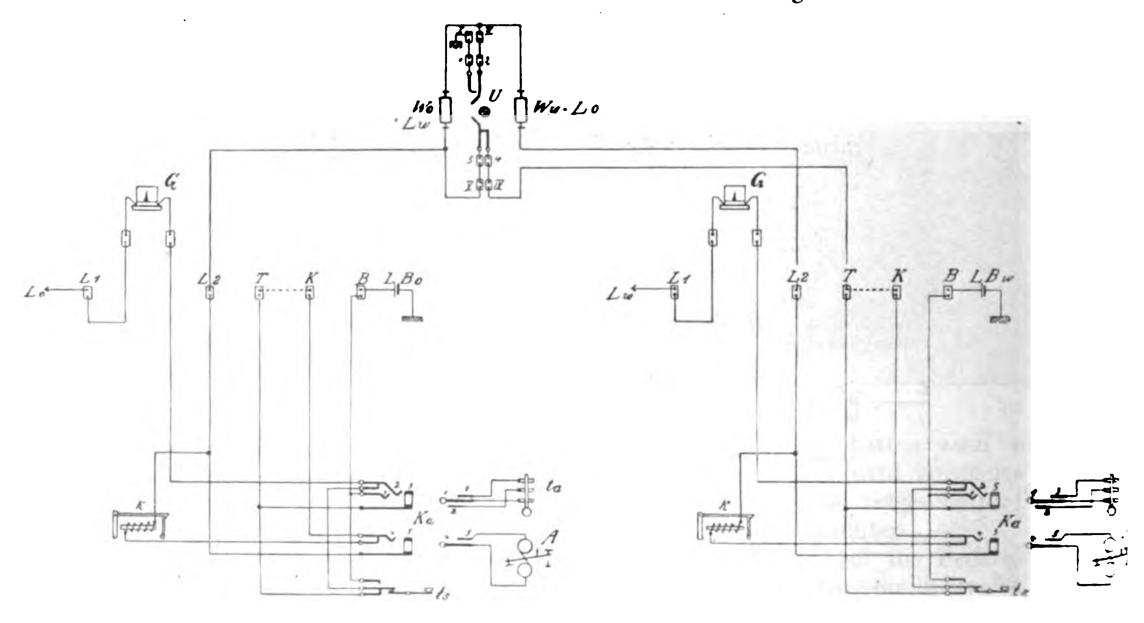


Abb. 5.

Trennstelle in einer Arbeitstromleitung.



Das Postbauwesen.

Von Postrat W. Heß in Oppeln.

(Schluß.)

2. Ausführung der Bauten.

An die zu Post- und Telegraphenzwecken bestimmten Dienstgebäude muß die Anforderung gestellt werden, daß sie nach außen trotz möglichster Einfachheit der Bauformen gediegen wirken und eine gewisse, ihrem Charakter als öffentliche Verkehrsgebäude entsprechende Ansehnlichkeit aufweisen, in ihren inneren Teilen dagegen bei möglichst sparsamer Raumausnutzung in jeder Beziehung zweckmäßig und für die besonderen Bedürfnisse ihrer Bestimmung passend eingerichtet sind.

Was die äußere Gestaltung betrifft, so wird zwar jeder unnötige Aufwand streng vermieden; auf der anderen Seite darf aber nicht außer acht gelassen werden, daß die Postgebäude im Mittelpunkt des Verkehrs und somit in mehr oder weniger bevorzugter Lage errichtet werden müssen, so daß sich schon daraus für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die Verpflichtung ergibt, Gebäude herzustellen, die in ihre Umgebung würdig hineinpassen und auf den Beschauer ansprechend wirken. Welcher Wert einer guten Lösung der Fassadenfrage für die Postgebäude in weiten Kreisen beigemessen wird, geht am besten aus den zahlreichen Wünschen hervor, die in dieser Beziehung seitens der städtischen Körperschaften usw. fast regelmäßig an die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung heranzutreten pflegen, sobald die Aufführung eines Posthausneubaues oder eines größeren Erweiterungsbaues in Frage kommt. Oberster Grundsatz für die Postbauverwaltung hinsichtlich der Fassadengestaltung usw. ist es, das äußere Kleid der Postgebäude, sowohl was die zur Verwendung kommenden Baustoffe als auch was die Stilform anlangt, möglichst nach der jeweiligen ortsüblichen Bauweise einzurichten. So finden wir in nordischen Küstenplätzen den roten Ziegelrohbau vorherrschend, in Gebirgsorten dagegen Postgebäude mit Fachwerkaufbau der oberen Geschosse, während in den städtischen Orten des flachen Landes der massive Putzbau die Regel bildet, unter Umständen mit Werksteinsockel und je nach Größe und Bedeutung des Ortes mit Hervorhebung anderer Architekturteile durch Werkstein. Die Stilformen wechseln mannigfaltig. Für ihre Wahl ist fast durchweg der architektonische Grundzug der Gebäude im Orte und insbesondere der Charakter der unmittelbaren Umgebung des Posthauses maßgebend.

Die innere Gestaltung der Postdienstgebäude ist in erster Linie abhängig von den Erfordernissen des Betriebs, der sich in ihnen abwickeln soll. Durch das häufige Hinzutreten neuer Betriebszweige und durch die wachsenden Erfordernisse der alten sind auch die Aufgaben des Postbauwesens auf diesem Gebiet immer schwieriger geworden. Daneben ist es selbstverständlich, daß für die innere Gestaltung der Postgebäude alle Vervollkommnungen der Technik nach Möglichkeit nutzbar gemacht werden und die stets fortschreitenden Erfordernisse der Hygiene Berücksichtigung finden müssen.

Die für den inneren Ausbau der Posthäuser maßgebenden Erfordernisse des Betriebs sind verschieden, je nachdem es sich um die Unterbringung von Verkehrsämtern handelt, bei denen alle im Post- und Telegraphendienste für gewöhnlich vorkommenden Betriebszweige vereinigt sind, oder nur um die Bereitstellung von Räumen für einzelne bestimmte Betriebsarten. Die

Posthäuser der ersten Art bilden die Regel. Mit ihnen wollen wir uns daher zunächst beschäftigen.

Der für das Publikum wichtigste Raum ist der Schaltervorraum (in großen Gebäuden die Schalterhalle). Er muß leicht zugänglich, geräumig, hinreichend hell und durch Vorflure, Windfänge oder in anderer Weise genügend gegen Zugluft geschützt sein. Sein Platz ist in der Regel im Erdgeschosse. Mit der Zunahme des Verkehrs und den dadurch gesteigerten Anforderungen an die Größe der Schaltervorräume wächst die Schwierigkeit, den Schalteranlagen genügend gutes Tageslicht zuzuführen, namentlich, wenn der Zugang zu ihnen, wie dies sowohl aus architektonischen wie aus Betriebsrücksichten zumeist geschieht, in die Mitte der Front des Hauptgebäudes verlegt wird. Vielfach behilft man sich alsdann damit, daß die Schalteranlagen im Mittelpunkte des Baues in einem mit Oberlicht versehenen Lichthof angeordnet werden, um den sich die Hauptteile des Gebäudes gruppieren, oder, wie es in den letzten Jahren mit gutem Erfolge geschehen ist, daß man das Erdgeschoß zur Aufnahme großer Schalteranlagen in der Mitte der Rückseite des Hauses halbkreisförmig oder rechteckig über die Tiefe der sonstigen Bauteile hinausführt, um auf diese Weise die Lichtzufuhr zu den Schalterplätzen zu erhöhen. In größeren Orten erfordert es der Verkehr zumeist, daß in den Postgebäuden mehrere räumlich getrennte Schaltervorräume eingerichtet werden. In erster Linie kommt dann die Herstellung besonderer Schalteranlagen für den Paketverkehr in Frage. Diese werden zweckmäßig in einem Quergebäude, Seitenflügel oder Nebengebäude — unter Umständen mit Zugang vom Hofe aus — so angeordnet, daß unmittelbar vor dem Eingange zu ihnen für die Aufstellung von Handkarren der Paketauflieferer ein möglichst von dem eigentlichen Postfuhrverkehr nicht berührter freier Platz verbleibt. Die Ausbildung von Schalteranlagen, die lediglich dem Paketverkehr dienen sollen, kann wesentlich einfacher gehalten werden, als die der Schalteranlagen für den Brief- und den Geldverkehr. An die Stelle des im letzten Falle üblichen Aufbaues mit Schiebefenstern und Glasfüllungen in Holzrahmen treten einfache, zum Auflegen der Pakete geeignete niedrige Tischbanden. Eine eigentliche räumliche Trennung des für das Publikum bestimmten Vorraums von den Betriebsräumen durch Wände oder Aufbauten findet dann überhaupt nicht oder nur insoweit statt, als für den Beamten, dem das Einziehen der Frankobeträge und die Erledigung der sonstigen dienstlichen Erörterungen mit den Auflieferern obliegen, ein durch Glaswände abgeschlossener Einbau an die Tischbandenanlage angegliedert wird. Bei den Schalteranlagen für den Brief- und den Geldverkehr wird ein vollständiger Abschluß des Publikumraums vom Betriebsraum insofern ebenfalls nicht mehr geschaffen, als der Schalteraufbau nicht bis zur Decke hochgeführt wird. Die Entfernung des Paketverkehrs aus der Briefschalterhalle gestattet auch deren bessere Ausnutzung zu der immer mehr ins Bedürfnis tretenden Unterbringung von Postwertzeichenverkaufständen, Fernsprechzellen und Automaten sowie zur Einrichtung ausreichender Schreibplätze für das Publikum. Besonderes Augenmerk ist ferner zu richten auf die Auswahl eines zweckmäßigen Platzes zum Einbau der an Abholer mietweise zu überlassenden Schließfächer, deren Zahl seit ihrer Zulassung im Jahre 1901 dauernd zunimmt. Selbst Mietposthäuser in kleinen Landorten sind heute schon mit Schließfachanlagen ausgestattet, und in großen Industrieorten oder in anderen Orten mit lebhaftem Verkehr ist es sogar notwendig geworden, besondere Vorräume für den Schließfachverkehr zu schaffen. Auf jeden Fall müssen die Schließfächer leicht erreichbar, an einem nicht zu dunkelen Platze und so untergebracht

werden, daß durch den Verkehr an ihnen der eigentliche Schalterverkehr nicht behindert wird. Die Zahl der Postanstalten mit Schließfachanlage ist von 123 am 31. Dezember 1901 auf 421 am 31. Dezember 1905 und 996 am 31. März 1912, die Zahl der benutzten Schließfächer in den gleichen Zeitabständen von 3 061 auf 13 459 und 30 758 gestiegen.

Für die Abwicklung des technischen Postbetriebs (Brief- und Geld-Annahme und -Ausgabe, Abfertigung, Entkartung, Bestellgeschäft, Paketannahme und -ausgabe, Packkammerdienst) müssen Räume von großer Flächenausdehnung vorgesehen werden, die ebenfalls, soweit angängig, im Erdgeschoß unterzubringen sind. Die Schaffung zahlreicher Einzelzimmer im Erdgeschosse großer Postgebäude ist ausgeschlossen, da die dienstlich im Zusammenhange stehenden Betriebstellen möglichst auch räumlich zusammenhängen müssen. Unter diesen Umständen ist bei jedem Postbau darauf Bedacht zu nehmen, daß das Einziehen von Tragwänden im Erdgeschoß auf das unbedingt notwendige Mindestmaß beschränkt wird und die erforderlichen Tragpfeiler und Säulen zur Aufnahme der Last etwa im Obergeschoß aufstehender Zwischenwände so angeordnet werden, daß sie die freie Entfaltung des Betriebs nicht hindern können. Die Abfertigung, bei der die abgehenden Briefsendungen zur Verteilung gelangen, hat tunlichst in der Nähe der Annahmestellen, die Entkartung, bei der die eingehenden Briefsendungen verteilt werden, in der Nähe des Bestellgeschäfts (Briefträgerzimmer) und der Ausgabe ihren Platz zu erhalten. Anderseits darf die Entkartung, wenn sie mit der Abfertigung nicht räumlich vereinigt werden kann, auch von dieser nicht zu weit entfernt untergebracht werden. Läßt es sich wegen Raummangels nicht vermeiden, die eine oder andere der genannten Dienststellen in ein Obergeschoß zu verlegen, so muß für den guten Zusammenhang mit den übrigen in Betracht kommenden Dienststellen durch Lastenaufzüge, Treppen o. dgl. m. gesorgt werden. Die Räume für den Annahme- und Ausgabedienst sind so zu wählen, daß die an den Schalterplätzen arbeitenden Beamten das Tageslicht möglichst von der linken Seite erhalten. Für das Bestellgeschäft empfiehlt es sich, einen Raum in der Nähe eines Nebentreppenhauses oder mit bequemem Zugange vom Hofe aus vorzusehen, damit die Briefträger ihren Weg nicht durch die Schalterhalle oder über das Haupttreppenhaus zu nehmen brauchen. Die an die Räume der Paketannahme und -ausgabe anzuschließenden Packkammerräume müssen helle und übersichtliche Flächen für die Lagerung der zu verteilenden und die Aufbewahrung der abzuholenden Pakete enthalten. Außerdem sind sie mit einer dem Bedürfnis entsprechenden Zahl von Ladetüren nach dem Hofe hin auszustatten, vor denen eine erforderlichenfalls mit Schutzdach und Kettengeländer zu versehende Laderampe herzustellen ist.

Im vorstehenden ist nur die zweckmäßige Unterbringung der Postbetriebstellen erörtert, die bei jedem für reichseigene Bauten in Frage kommenden Postamte vorhanden zu sein pflegen. Je mehr sich bei großen Verkehrsämtern der Betrieb durch Schaffung weiterer Einzelbetriebstellen (Zeitungsgeschäft, besondere Geldentkartung, getrennte Orts-, Durchgangs-, Abgangs-, Auslands- und Zollpackkammer usw.) zersplittert, um so schwieriger ist natürlich für die Postbauverwaltung die Aufgabe, allen Anforderungen gerecht zu werden und aus den verschiedenen sich bietenden Möglichkeiten die zweckmäßigste Lösung der Raumfrage herauszufinden.

Die Räume für den technischen Telegraphen- und Fernsprechbetrieb sind nicht an das Erdgeschoß gebunden; sie werden bei großen Gebäuden meist in einem Obergeschoß und möglichst so angeordnet, daß sie dem Einflusse des Straßenlärms und anderer störender Geräusche entzogen

sind. Die richtige Lösung aller Aufgaben, die der Postbauverwaltung aus der Herstellung der für das Telegraphen- und Fernsprechwesen nötigen Einrichtungen erwachsen, erfordert aber gleichwohl besonderes Geschick, da es sich hierbei nicht nur um die Schaffung der Räume für die Abwicklung des eigentlichen Betriebsdienstes handelt, sondern auch um die Bereitstellung ausreichender Anlagen zur Heranführung der zahlreichen oberirdischen und unterirdischen Telegraphen- und Fernsprechleitungen. Der Einführung der oberirdischen Leitungen dienten ursprünglich fast ausschließlich auf den Dachverband gesetzte eiserne Gerüste (Abspanngerüste). Bei der rasch zunehmenden Steigerung des Fernsprechverkehrs erwiesen sich derartige Vorrichtungen aber schon in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in großen Orten nicht mehr als ausreichend, um den Bedürfnissen ohne Gefährdung der Dachkonstruktionen zu genügen. Es ergab sich vielmehr die Notwendigkeit, die Dienstgebäude mit besonderen baulichen Anlagen zur Einführung der Fernsprechleitungen auszustatten. Als Grundform dazu wurde die architektonisch wie technisch gut verwendbare Gestalt der Kuppel gewählt, deren Form in mannigfaltigster Weise für die Zwecke der Fernsprechanlagen nutzbar gemacht worden ist. Die ersten Gebäude, die mit kuppelartigen Aufbauten versehen wurden, waren das Hauptpostgebäude in Breslau sowie die Dienstgebäude in Berlin N, Ecke Oranienburger- und Artilleriestraße, in Werdau und in Quedlinburg.*) In den letzten zwanzig Jahren ist die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung dazu übergegangen, den größten Teil der Orts-Fernsprechleitungen unterirdisch zu verlegen, um sie dem Einflusse von Wind und Wetter zu entziehen. Für die Heranführung der in Kabeln verlaufenden Leitungen an die Betriebsräume bedarf es ebenfalls besonderer baulicher Einrichtungen, sogenannter Kabelaufführungschächte, deren zweckmäßige, in das Bauprogramm organisch einzufügende Unterbringung oft große Schwierigkeiten bereitet. Ferner sind bei größeren Verkehrsämtern besondere Räume erforderlich, um die Leitungen vor ihrer Heranführung an die Betriebsapparate innerhalb des Gebäudes an dazu bestimmten besonderen Apparaten (Hauptverteilern) aufzuteilen, sogenannte Umschalte- oder Verteilerräume, sowie unter Umständen weiter noch Räume, um die für den technischen Telegraphen- und Fernsprechdienst nötigen Maschinen, Sammleranlagen und Batterien aufzustellen. Während diese Räume die übliche oder etwas geringere Geschoßhöhe haben, ist damit für den eigentlichen Fernsprechbetriebsraum nicht auszukommen, weil der in ihm sich abspielende lebhafte Betrieb wegen des gleichzeitig beschäftigten zahlreichen Personals besonders hohe, helle und luftige Räume (Säle) erfordert. Außerdem ist das Gewicht der für den Fernsprechdienst bestimmten Apparate häufig so groß, daß zur Abfangung der starken Lasten besondere bauliche Vorkehrungen getroffen werden müssen. Es ist einleuchtend, daß die zweckmäßige Unterbringung der technischen Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen sowohl auf die äußere wie auf die innere Gestaltung jedes größeren Postbaues von wesentlichem Einfluß ist, und daß sie unter den Aufgaben des Postbauwesens eine besonders wichtige Rolle spielt.

Für die Telegrammabfertigung, d. i. die Dienststelle, bei der die Telegrammbesteller abgefertigt werden, bedarf es meist der Bereitstellung eines besonderen Raumes nicht; sie kann in der Regel im Telegraphenbetriebsraum (Apparatsaal) mituntergebracht werden. Dagegen ist bei größeren Gebäuden in möglichster Nähe des Telegraphenbetriebsraums ein Botenzimmer als Aufenthaltsraum für die Telegrammbesteller vorzusehen.

---

*) Vgl. darüber Archiv 1889, S. 321 ff.



Kann für das Botenzimmer ein an den Betriebsraum unmittelbar anstoßender Raum gewählt werden, so sind beide Räume zweckmäßig durch ein in die Trennwand einzubauendes Schiebefenster in gute Verbindung zu bringen. Die Telegrammannahme erhält ihren Platz in der Nähe der Briefannahmestellen im Erdgeschosse. Wird die Telegraphenbetriebstelle in einem anderen Geschoß untergebracht als die Telegrammannahme, so sind die Räume möglichst derart zu legen, daß zwischen den beiden Stellen ein Telegrammaufzug hergestellt werden kann. Ist dies nicht angängig, so erübrigt nur, zur schleunigen Beförderung der Telegramme von der Annahmestelle zum Betriebsraum unter Umständen eine Hausrohrpostanlage einzurichten. Derartige Hausrohrposten mit Hand-, Fuß- oder Motorantrieb sind in zahlreichen Postgebäuden vorhanden.

Neben den unmittelbaren Betriebszwecken dienenden Räumen ist in jedem Postgebäude eine Anzahl von Räumen für Bureauzwecke (Zimmer des Amtsvorstehers und unter Umständen des Postinspektors, Kanzlei, Hauptkasse, Rechnungstellen usw.) vorzusehen. Ihre Unterbringung stößt in der Regel auf keine besonderen Schwierigkeiten. Nur muß Wert darauf gelegt werden, daß für den Amtsvorsteher, den Postinspektor und die Hauptkasse Räume gewählt werden, die für das Publikum bequem zugänglich sind und zugleich für die Beaufsichtigung des Betriebs durch den Amtsvorsteher und den Inspektor günstig liegen. Ist das Gebäude zur Aufnahme mehrerer Verkehrsämter, z. B. eines Postamts und eines selbständigen Telegraphen- oder Fernsprechamts, bestimmt, so sind derartige Räume in entsprechend größerer Zahl einzurichten. Außerdem muß für Bereitstellung genügender Nebenräume aller Art (Räume zur Aufbewahrung von Formularen, Akten und Telegraphenmaterialien, Apparatwerkstätten und Apparatputzräumen, Kleiderablagen usw.) sowie für ausreichende Nebenanlagen (Wagenhallen, Fahrradschuppen, Abortanlagen u. dgl. m.) Sorge getragen werden.

Dienstwohnungen werden in Betriebsgebäuden der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nur nach Maßgabe des wirklichen Dienstbedürfnisses eingerichtet. Die Regel bildet, daß in jedem Postgebäude eine Dienstwohnung für Amtsvorsteher und daneben in größeren Orten eine Dienstwohnung für einen Unterbeamten (Hauswart) vorzusehen ist. Davon wird neuerdings auch dann nicht abgewichen, wenn es sich um die Unterbringung mehrerer Verkehrsämter in einem Hause handelt. Die Amtsvorsteher-Dienstwohnung erhält in diesem Falle der Leiter des bedeutendsten der in Betracht kommenden Verkehrsämter. Das gegebene Geschoß für Amtsvorsteher-Dienstwohnungen ist das oberste volle Geschoß, das für Unterbeamten-Dienstwohnungen das entsprechend auszubauende Dachgeschoß. Zahl, Größe und Ausstattung der Dienstwohnräume richten sich nach den darüber für Reichsbeamte allgemein erlassenen besonderen Vorschriften.

Großer Wert ist bei den Dienstgebäuden der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung auf die richtige Wahl des Platzes für die Treppenhäuser zu legen. Auf der einen Seite dürfen die Treppenhäuser die gute Verbindung von Dienststellen, die betrieblich zusammenhängen, nicht stören, auf der anderen Seite muß ihre Lage zu solchen Räumen, von und nach denen ein besonders lebhafter Verkehr stattfindet (Briefträgerzimmer, Fernsprechsaal usw.), günstig sein. Auch ist es erwünscht, die Treppenhäuser so anzuordnen, daß nach den Dienstwohnungen besondere, von den Treppen zu den Diensträumen getrennte Aufgänge führen. Namentlich ist aber bei der Auswahl ihres Platzes von vornherein darauf Bedacht zu nehmen, daß sie der zweckmäßigen Angliederung später etwa erforderlich werdender Erweiterungsbauten nicht hindernd im Wege stehen. Sie sind daher z. B. bei kleineren Bauten, bei

denen zunächst nur ein Treppenhaus herzustellen ist, möglichst auf der Seite des Hauses anzulegen, nach der hin eine Erweiterung voraussichtlich nicht eintreten wird. Ebenso eigenartig wie interessant ist die Treppenhausfrage bei dem zur Zeit im Bau befindlichen Dienstgebäude der Postverladestelle in Cöln-Deutzer Feld gelöst worden. Bei dem hier zu erwartenden außergewöhnlich starken Päckereiverkehr müssen im Erdgeschosse möglichst große zusammenhängende Packkammerräume mit ausgedehnten Lade- und Lagerflächen geschaffen und ferner auf der einen Seite des Hauses die Ladebahnsteige, auf der anderen Seite die Schienen der elektrischen Straßenbahn, die für die Paketbeförderung nutzbar gemacht werden soll, so nahe wie angängig an die Packkammerräume herangeführt werden. Damit nun einerseits die Erdgeschoßräume nicht unnötig durch Treppenhauseinbauten unterbrochen werden, anderseits das in den Obergeschossen beschäftigte Personal nicht gezwungen ist, jedesmal beim Betreten oder Verlassen des Hauses die unmittelbar davor verlaufenden Schienen zu überschreiten, sind die Treppenhäuser in mehreren freistehenden turmartigen Vorbauten angeordnet worden, die in entsprechender Entfernung voneinander und von dem Hauptgebäude ausgeführt und mit dessen Obergeschossen durch brückenartige Verbindungsgänge verbunden sind.

Wir wenden uns nunmehr der Gruppe von Dienstgebäuden zu, in denen nicht, wie gewöhnlich, alle im Post- und Telegraphendienste vorkommenden Betriebszweige vereinigt sind, sondern die mehr oder weniger nur einzelnen bestimmten Betriebszweigen dienen (Sondergebäude).

An erster Stelle sind hier zu nennen die besonderen Fernsprechgebäude. Die ersten Gebäude dieser Art waren die gegen Ende des vorigen Jahrhunderts ausgeführten Fernsprechgebäude in Cöln und Berlin (Prinzessinnenstraße). Weitere besondere Fernsprechgebäude wurden dann fertiggestellt in Berlin (Körnerstraße), Berlin (Palisadenstraße) und Bremen sowie in Hamburg. Die vorher geschilderten Anforderungen, die durch die Eigenart der Fernsprecheinrichtungen an die Postbauverwaltung herantreten, machen sich natürlich bei Gebäuden, die ausschließlich für Fernsprechdienstzwecke bestimmt sind, in erhöhtem Maße geltend. Dies zeigte sich ganz besonders bei dem Bau des Fernsprechgebäudes in Hamburg, des größten derartigen Bauwerkes auf dem Festlande, während dessen mehrere Jahre in Anspruch nehmender Ausführung die Bauleitung durch die inzwischen eingetretenen Vervollkommnungen der Fernsprechtechnik fortgesetzt vor neue schwierige Aufgaben gestellt wurde.

Der Erwähnung bedürfen ferner die neuerdings in Berlin errichteten reichseigenen Gebäude für große Stadtpostämter. Das erste derartige Gebäude wurde 1901 am Tempelhofer Ufer aufgeführt. Inzwischen sind sieben weitere Stadtpostgebäude fertiggestellt worden — der Zeitfolge nach: am Königsgraben, in der Lindenstraße, der Lothringer Straße, der Dorotheenstraße, der Linkstraße, zwischen der Französischen und der Jägerstraße und an der Ecke der Magazin- und der Alexanderstraße. Die Berliner Stadtpostämter befassen sich in der Hauptsache nur mit Annahme- und Ausgabe-, Abfertigungs-, Entkartungs-, Briefbestell- und Rohrpostdienst, während sie für den Telegraphen- und Fernsprechdienst sowie für den Paket-, Land- und Geldbestelldienst meist nicht in Frage kommen. Infolgedessen weicht auch ihr Bedarf an Räumen mehr oder weniger von dem im allgemeinen üblichen ab. Aus den außerordentlich hohen Preisen für Grund und Boden in Berlin erwächst ferner die Aufgabe, die erforderlichen Räume unter Inanspruchnahme einer möglichst geringen Grundfläche bereitzustellen. Dies hat sich in einzelnen Gebäuden nur dadurch erreichen lassen, daß auch solche Dienst-

stellen, die sonst stets im Erdgeschoß untergebracht zu werden pflegen, darunter selbst Schalteranlagen für den Brief- und Geldverkehr, in das zweite Geschoß verlegt wurden. In solchen Fällen bedurfte es naturgemäß besonderer Sorgfalt bei Herstellung der baulichen Anlagen, um die bequeme Zugänglichkeit aller für das Publikum bestimmten Räume zu ermöglichen und den Zusammenhang aller in lebhaftem Geschäftsverkehr miteinander stehenden Dienststellen nicht zu zerreißen.

Für den jüngsten Betriebszweig der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, den Postscheckdienst, sind besondere Dienstgebäude noch nicht im Gebrauche. Bisher ist es gelungen, für die Postscheckämter Räume in vorhandenen Dienstgebäuden verfügbar zu machen oder die erforderlichen Räume anzumieten. Infolge der starken Zunahme des Postscheckverkehrs hat sich aber inzwischen die Notwendigkeit ergeben, ausschließlich für die Zwecke des Postscheckdienstes umfangreiche Erweiterungsbauten in drei Orten — Cöln, Karlsruhe (Baden) und Leipzig — in Angriff zu nehmen und in zwei Orten — Danzig und Hannover — zur baldigen Ausführung vorzubereiten, bei deren baulicher Einrichtung auf die besonderen Erfordernisse dieses Dienstes — Bereitstellung großer und gut zusammenhängender Betriebsflächen und geeigneter Räume zur Aufstellung der zahlreichen bei den Postscheckämtern im Gebrauche befindlichen Maschinen — Rücksicht genommen werden muß, wodurch der Postbauverwaltung neue Aufgaben erwachsen sind. Für das Berliner Postscheckamt ist der Bau eines neuen Dienstgebäudes auf dem für diesen Zweck bereits angekauften früheren Markthallengrundstück in der Dorotheenstraße in Aussicht genommen.

Besondere Bedeutung haben die Dienstgebäude der Postverladestellen an den Anfangs- und Endpunkten lebhafter Eisenbahnstrecken. Der außerordentlich gesteigerte Postpaketverkehr nötigt auf den großen Bahnhöfen immer mehr dazu, sowohl im Interesse des Post- als auch des Eisenbahnverkehrs die Be- und Entladung der Bahnpostwagen nicht mehr in den Personenhallen vorzunehmen, sondern dafür besondere Betriebstellen zu schaffen, die aber mit dem Bahnhofe möglichst in unmittelbarem Zusammenhange stehen und auf jeden Fall durch Gleise mit ihm verbunden sein müssen. Dieser Notwendigkeit entsprang der Plan zur Schaffung besonderer Dienstgebäude für Postverladestellen. Der erste Versuch wurde mit einer 1897 fertiggestellten linksrheinischen Postverladestelle in Cöln gemacht. Es folgten bis 1900 die Einrichtung von Postverladestellen in Dresden und Berlin (Lehrter Bahnhof) sowie später u. a. die Fertigstellung gleichartiger Anlagen am Schlesischen Bahnhof in Berlin, am Oberschlesischen Bahnhof in Breslau, in Hamburg und Leipzig. Zwei weitere Postverladestellen, deren Anlagen, wie die in Leipzig*), besonders umfangreich geplant sind, befinden sich zur Zeit im Bau, nämlich die in Berlin (Luckenwalder Straße) — zugleich für den Anhalter und den Potsdamer Bahnhof — und die bereits früher erwähnte Postverladestelle in Cöln-Deutzer Feld für die neuen rechtsrheinischen Bahnhofsanlagen. Die bauliche Einrichtung der Gebäude solcher Postverladestellen weicht von der sonst für Postgebäude üblichen vollständig ab. Die bei ihrer Herstellung zu lösenden Fragen der Hochbautechnik greifen vielfach in eisenbahn- und maschinentechnische Aufgaben über. Meistens sind bei den Postverladestellen die Eisenbahngleise unmittelbar bis an die Packkammerräume herangeführt, teilweise sind die Anlagen auch mit Drehscheiben, elektrisch betriebenen Schiebebühnen, Förderwerken zum selbsttätigen Fortbewegen der Paketkarren, elektrisch betriebenen Aufzugsanlagen, die mittels Druckknopfsteuerung in Bewe-

*) Vgl. darüber Archiv 1912, S. 589ff.



gung gesetzt werden können, und ähnlichen mechanischen oder maschinellen Einrichtungen ausgestattet. Wegen der bei Herstellung der Bahnsteiganlagen zu berücksichtigenden Fragen vgl. auch den Aufsatz »Postbeförderungsanlagen auf Bahnhöfen« im Archiv 1911, S. 561 ff.

Unter die Sondergebäude sind im übrigen noch zu rechnen die besonderen Dienstgebäude für Ober-Postdirektionen, die neuerdings in mehreren Orten entstanden sind. Sie weichen indes in ihrer baulichen Einrichtung im allgemeinen nicht von der für die Gebäude anderer Behörden üblichen Form ab, so daß ein näheres Eingehen auf sie nicht erforderlich ist. Auch gehören hierher die von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung an solchen Orten, an denen ein erheblicher Wohnungsmangel herrscht, insbesondere an Landorten und allein gelegenen Bahnhöfen, errichteten Wohngebäude für Unterbeamte und geringer besoldete Beamte. Mit der Herstellung derartiger Wohngebäude ist die Verwaltung zuerst im Jahre 1897 vorgegangen.*) Gegenwärtig beträgt ihre Zahl 926, davon 678 reichseigene.

Neue Errungenschaften der Technik sind in allen Dienstgebäuden der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung von jeher möglichst nutzbar gemacht worden. Es bedarf kaum der Erwähnung, daß heute die Posthäuser in allen Orten, in denen städtische Wasserleitungsanlagen bestehen, an diese angeschlossen sind, was bei Gründung der Postbauverwaltung 1875 erst in ganz geringem Umfange der Fall war. Auch Zentralheizungsanlagen, die 1890 erst in wenig mehr als 50 Postgebäuden eingerichtet waren, werden heute bei allen Posthausneubauten in großen Orten und ebenso auch bei den meisten größeren Erweiterungsbauten hergestellt, und zwar bei diesen nicht nur unter Beschränkung auf die neu hinzutretenden Bauteile, sondern häufig auch unter Einbeziehung der alten bisher mit Ofenheizung versehenen Bauteile. Besonders hervorzuheben ist die namentlich in den letzten Jahren eingetretene starke Vermehrung der mit elektrischen Beleuchtungsanlagen ausgestatteten Dienstgebäude. Die ersten Versuche mit elektrischem Lichte wurden 1880 im Apparatsaale des Haupt-Telegraphenamts in Berlin angestellt. Als sich diese bewährt hatten, wurde die elektrische Beleuchtung bis 1890 außer in neun Berliner Post- und Telegraphengebäuden noch in drei Postgebäuden in Hamburg sowie in den Posthäusern in Barmen, Bremen, Cöln, Düsseldorf, Elberfeld, Frankfurt (Main), Hannover, Königsberg (Pr.), Lübeck und Straßburg (Els.) eingeführt. Über die Fortschritte, die seitdem die Ausstattung der Postdienstgebäude mit elektrischen Beleuchtungsanlagen gemacht hat, gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß.

Es waren elektrische Beleuchtungsanlagen vorhanden	
im Jahre	in Post- und Telegraphengebäuden
1890	22
1895	50
1900	144
1905	392
1910	1 330.

*) Vgl. darüber Archiv 1902, S. 623 ff.

Von sonstigen Erfordernissen der Technik ist teilweise schon an früherer Stelle die Rede gewesen, so von den Lasten- und Telegrammaufzügen, den Hausrohrposten und den bei den Postverladestellen vorkommenden mechanischen und maschinellen Einrichtungen. Besondere Aufzugsanlagen für Postzwecke sind auch auf anderen Bahnhöfen in großer Zahl vorhanden. Hingewiesen sei schließlich noch auf die bei Postämtern mit starker Paketauflieferung neuerdings eingebauten Transportbänder zur Paketbeförderung zwischen Annahmestelle und Packkammer, auf die in Berlin und Vororten bestehenden Rohrpostmaschinenstationen sowie auf die auch in einzelnen Orten außerhalb Berlins, z. B. in Leipzig und Königsberg (Pr.), eingerichteten reichseigenen elektrischen Kraftanlagen.*)

Stark gewachsen sind die Aufgaben des Postbauwesens durch die von Jahr zu Jahr steigenden Erfordernisse der Hygiene, auf die von jeher in weitestgehendem Umfange Rücksicht genommen wurde. In großen Betriebsräumen, in denen sich zahlreiche Arbeitsplätze befinden oder ein ununterbrochener Dienst stattfindet, werden regelmäßig besondere Lüftungsvorkehrungen (Einbau von elektrisch oder mit Wasserkraft betriebenen Ventilatoren usw.) angebracht. Schon vor mehr als 30 Jahren waren außerdem derartige Räume mehrfach mit Wasserstrahl-Apparaten ausgerüstet, durch deren Aufstellung in wirksamer Weise eine Verbesserung der Luft und eine Herabsetzung der Temperatur erzielt wurde. Neuerdings sind an einzelnen Stellen die Lüftungsanlagen unmittelbar mit Vorrichtungen zum Filtrieren und Ozonisieren der Luft verbunden worden. Die größte Anlage dieser Art, im neuen Fernsprechgebäude in Hamburg, vermag stündlich bis zu 60 000 cbm gereinigte Luft zu fördern. Im Winter wird diese Luft erwärmt, im Sommer dagegen durch eine elektrisch betriebene Kühlmaschine abgekühlt. Zur Entfernung des Staubes aus den Diensträumen sind an zahlreichen Orten Entstaubungsmaschinen aufgestellt worden, die sich namentlich auch für die wertvollen Einrichtungen der Fernsprechämter als vorteilhaft erwiesen haben. Einem ähnlichen Zwecke, nämlich der Einschränkung der gesundheitschädlichen Staubentwicklung in den Diensträumen, dienen die in den letzten Jahren an mehreren Orten — zuerst 1905 in Cöln und 1909 in Berlin (Schles. Bhf.) — erbauten Beutelschüttelwerke mit elektrisch betriebener Staubabsaugung, an die sich maschinell betriebene Beutelstopfereien und an einer Stelle (Berlin, Schles. Bhf.) eine besondere Waschanstalt angliedern.**) In diesen Werken werden die im Postbetriebe benutzten Brief- und Paketsäcke in bestimmten Fristen einer gründlichen Reinigung und Entstaubung unterzogen. Mehrere gleichartige Anstalten befinden sich zur Zeit im Bau. Die Verbesserung der Luftverhältnisse wird ferner erstrebt durch Einrichtung von Kleiderablagen in besonderen Räumen, die schon seit längerer Zeit in allen größeren Gebäuden — getrennt für männliche und weibliche Beamte — hergestellt worden sind, um zu verhindern, daß die oft feuchten und nassen Überkleider des Personals in den Diensträumen selbst aufgehängt werden müssen und durch ihre Ausdünstungen die Luft verschlechtern.

Die Bestrebungen zur Förderung der Pflege und Reinhaltung des Körpers sind von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung durch möglichste Ver-

---

*) Die Beschreibung einer Rohrpostmaschinenstation befindet sich im Archiv 1906, S. 285 ff., und die einer reichseigenen elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlage im Archiv 1909, S. 405 ff.

**) Wegen des Beutelschüttelwerkes bei der Postverladestelle am Schlesischen Bahnhof in Berlin vgl. Archiv 1910, S. 73 ff.

mehrung der Waschgelegenheiten und in Gebäuden, in denen zahlreiches Personal beschäftigt ist, auch durch Bereitstellung besonderer Waschräume und Einrichtung von Badeanlagen unterstützt worden. Die ersten Postdienstgebäude, die mit Badeanlage ausgestattet wurden, waren die Neubauten in Bromberg (1899) und in Straßburg (Elsaß) (Mitte 1900). Anfang 1908 waren bereits an 28 Orten in 21 O. P. D.-Bezirken 41 Dienstgebäude der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mit Badeeinrichtungen versehen. Gegenwärtig sind derartige Anlagen in 34 O. P. D.-Bezirken an 64 Orten in 90 Dienstgebäuden vorhanden. Die Zahl der zur Verfügung stehenden Brausebadzellen, die 1908 erst 178 betrug, beläuft sich heute auf 449. Wannenbäder neben den Brausebadzellen sind nur versuchsweise in 3 Dienstgebäuden eingerichtet worden. Die Badeanlagen werden zumeist im Kellergeschoß, in einzelnen Fällen auch im Dachgeschoß untergebracht. In Häusern mit Zentralheizungsanlagen sind sie in der Regel an diese angeschlossen worden, so daß die Wasserbehälter der Badeanlagen im Winter durch die Röhren der Heizanlagen erwärmt werden können. In einigen Gebäuden Berlins wird auch der Dampf der dem Rohrpostbetriebe dienenden Kessel zur Erwärmung des Badewassers nutzbar gemacht. Wegen der Vorschriften für die Benutzung der Badeanlagen vgl. den Aufsatz im Archiv 1908, S. 17 ff.

Um dem Personal bei längeren Dienstschichten das Einnehmen geeigneter Zwischenmahlzeiten zu ermöglichen, sind die Postdienstgebäude in großem Umfange mit Vorrichtungen zur Bereitung warmer Getränke (Kaffee, Tee, Kakao) und u. U. auch warmer Speisen ausgestattet worden. In größeren Neu- oder Erweiterungsbauten werden schon seit längerer Zeit stets besondere Erfrischungsräume, bei Fernsprechämtern, bei denen das weibliche Personal überwiegt, außerdem Kaffeeküchen eingerichtet. In einzelnen Fällen hat die Verwaltung sogar besondere Räume bereitstellen lassen, die zu Speiseanstalten für Post-Unterbeamte und Telegraphenarbeiter benutzt werden und als solche zur Bewirtschaftung an geeignete Wohltätigkeitsgesellschaften überlassen sind. Derartige Anstalten bestehen in Bochum, Frankfurt (Main), Gelsenkirchen und Hagen (Westf.).*)

Auf gesundheitlich möglichst vollkommene Einrichtung der Abortanlagen sowie auf zweckmäßige, der Besetzung der einzelnen Räume mit männlichem und weiblichem Personal entsprechende Verteilung dieser Anlagen über die verschiedenen Geschosse jedes Dienstgebäudes wird dauernd Bedacht genommen.

Von sonstigen durch gesundheitliche Interessen bedingten baulichen Einrichtungen sei noch erwähnt, daß neuerdings die Fernsprechämter mit besonderen Krankenzimmern und Zimmern zur Erholung ausgestattet werden für solche Fälle, in denen Beamte oder Beamtinnen während des Dienstes plötzlich erkranken, sowie daß an Orten, in denen größere Bahnpoststrecken endigen, in den Postdienstgebäuden Übernachtungsräume für das Fahrpersonal hergestellt worden sind, z. B. in Frankfurt (Main) und Leipzig.

Vor der Anfertigung der Baupläne zu Postdienstgebäuden aller Art bedarf es der Aufstellung eines genauen Raumprogramms, wobei alle im vorstehenden geschilderten Erfordernisse je nach ihrer Bedeutung für den einzelnen Fall und nach der Zweckbestimmung des Gebäudes sorgfältig zu berücksichtigen sind. Sodann werden bei allen Bauten, deren Kosten vor-

---

*) Wegen der Speiseanstalt in Frankfurt (Main) vgl. den ausführlichen Aufsatz im Archiv 1908, S. 721 ff.

aussichtlich mehr als 10 000 *M* betragen, zunächst Skizzen nebst einem allgemeinen Erläuterungsbericht und einem Kostenüberschlage nach Quadratmetern der bebauten Fläche und nach Kubikmetern des Rauminhalts (allgemeine Bauentwürfe) hergestellt, und erst nachdem diese die Billigung der obersten Reichs-Post- und Telegraphenbehörde gefunden haben, die ausführlichen Bauentwürfe in Angriff genommen. Für die bei Ausarbeitung der ausführlichen Bauentwürfe zu beachtenden Vorschriften ist die dafür besonders erlassene »Anweisung für die Behandlung der Entwürfe zu Post- und Telegraphenhochbauten und deren Veranschlagung« maßgebend. Bei Aufstellung der Baupläne für Betriebsgebäude der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung muß in erster Linie Rücksicht darauf genommen werden, daß der lebhafte, oft Tag und Nacht ununterbrochen fortdauernde Verkehr, der sich in ihnen abspielen soll, und die starke Belastung durch die maschinellen Anlagen, Fernsprechapparate usw., Gebäude erfordern, die sowohl nach Material als auch nach technischer Ausführung in jeder Beziehung dauerhaft und widerstandsfähig sind. Wegen des lebhaften Interesses, das Seine Majestät der Kaiser vom Beginne seiner Regierungszeit an der Aufstellung der Baupläne für die Postdienstgebäude entgegengebracht hat, vgl. den Aufsatz »Der Kaiser und die Postbauten« im Archiv 1908, S. 89 ff.

Über den Umfang der von der Postbauverwaltung seit ihrem Bestehen geleisteten Bauausführungen belehrt uns folgende Zusammenstellung.

Zeitraum	Zahl der in Angriff genommenen		
	Neubauten	größeren Erweiterungsbauten	größeren Bauten zusammen
1	2	3	4
1873 bis 1875	15	12	27
1876 bis 1878	19	31	50
1879 bis 1881	28	20	48
1882 bis 1884	25	11	36
1885 bis 1887	37	11	48
1888 bis 1890	41	29	70
1891 bis 1895	61	31	92
1896 bis 1900	38	41	79
1901 bis 1905	57	86	143
1906 bis 1910	68	124	192
zusammen....	389	396	785.

Während in der Zeit bis 1895 die Zahl der Neubauten fast durchweg, und zwar zum Teil recht bedeutend, die Zahl der Erweiterungsbauten übertroffen hat, sind seit 1896 in steigender Zunahme die Erweiterungsbauten

mehr in den Vordergrund getreten, deren Zahl im letzten bei der Zusammenstellung berücksichtigten fünfjährigen Zeitabschnitte nahezu das Doppelte der Zahl an Neubauten erreicht. Dies beweist, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mit allen Mitteln danach strebt, unnötige Bauten zu vermeiden, indem sie einmal vorhandene Gebäude, auch wenn sie unzulänglich geworden sind, möglichst nicht aufgibt, sondern sie beibehält und dem Raumbedürfnisse durch Angliederung neuer Bauteile abzuhelfen sucht. Gegenwärtig sind 22 Neubauten und 25 größere Erweiterungsbauten in der Ausführung begriffen. Unter diesen ist besonders bemerkenswert der auf dem reichseigenen Grundstücksblocke zwischen der Oranienburger-, Artillerie-, Ziegel- und Monbijoustraße in Berlin 1910 in Angriff genommene Um- und Erweiterungsbau, der zur künftigen Aufnahme des Haupt-Telegraphenamts dienen soll, und dessen Gesamtkosten auf 3 156 000 ℳ veranschlagt sind.

Eine Statistik über die Zahl der in den einzelnen Jahren vorhanden gewesenen reichseigenen Dienstgebäude der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gibt es nicht. Sie ist aber auch entbehrlich, da man im allgemeinen annehmen kann, daß auf jedem reichseigenen Grundstück — abgesehen von den Nebengebäuden — in der Regel eine zusammenhängende Gebäudeanlage vorhanden ist, so daß die auf S. 626 wiedergegebene Zahl der in den einzelnen Jahren vorhanden gewesenen Grundstücke auch der Zahl der in Benutzung gewesenen Gebäude entspricht.

3. Ausführung kleinerer baulicher Änderungen und bauliche Unterhaltung der Gebäude.

Das Bedürfnis zur Ausführung kleinerer baulicher Änderungen tritt in den Dienstgebäuden der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung außerordentlich häufig hervor. Die allgemeine Zunahme des Verkehrs, die Angliederung neuer oder die weitere Ausgestaltung vorhandener Betriebszweige und die dadurch bedingte Vermehrung der Arbeitskräfte, die steigende Ingebrauchnahme mechanischer und maschineller Hilfsmittel, die Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse u. dgl. m. wirken zusammen, um fortgesetzt Änderungen der bestehenden baulichen Einrichtungen notwendig zu machen. Von den am häufigsten wiederkehrenden Anforderungen seien folgende hervorgehoben: Erweiterungen der Schalter- oder Schließfachanlagen und der Packkammerräume, Einbau von Markenverkaufständen und Fernsprechzellen, Schaffung weiterer Arbeitsplätze für das Bestellpersonal, Vergrößerung der Räume für den Fernsprechbetrieb, Anlegung von Aufzügen und Hausrohrposten, Herstellung von Wagenhallen, Fahrradschuppen, Lagerräumen für Telegraphenmaterialien, Schutzdächern über den Ladebühnen usw., Verbesserung der Vorkehrungen gegen Einbruch und Feuersgefahr, Bereitstellung neuer Abortanlagen aus Anlaß der erstmaligen Einstellung weiblichen Personals, Änderungen der Beleuchtungsanlagen usw. Oft müssen, um den Erfordernissen des Betriebs gerecht werden zu können, bisher zu Wohnzwecken benutzte Räume, unter Verkleinerung oder u. U. vollständiger Einziehung von Dienstwohnungen, zu Dienstzwecken hergerichtet werden.

Auch die Anforderungen, die sich aus der laufenden baulichen Unterhaltung der Bauwerke ergeben, sind bei den Betriebsgebäuden der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung besonders hoch. Infolge der großen Zahl der täglich ein- und ausgehenden Personen, durch das fortgesetzte Herein- und Herausschaffen der Briefbeutel, Pakete, Telegraphenmaterialien und sonstiger schwerer Gegenstände, durch die ununterbrochene Inanspruchnahme der meisten Betriebsräume bei Tag und Nacht, durch die Schnelligkeit und Hast, mit der alle Betriebsdienstgeschäfte abgewickelt werden müssen, ferner

durch die starke Belastung der Dächer mit Fernsprechgestängen, durch das schwere Gewicht der Fernsprechapparate und Möbel usw. unterliegen sämtliche Bauteile einer weit über das gewöhnliche Maß hinausgehenden Abnutzung. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt dabei das Vorhandensein zahlreicher maschineller Anlagen, die sich schneller verbrauchen als die sonstigen Bauteile und daher hinsichtlich ihrer Unterhaltung einer erhöhten sorgfältigen Überwachung bedürfen.

Bei Verkehrsämtern I in reichseigenen Gebäuden können die Amtsvorsteher Instandsetzungen bis zum Kostenbetrage von 50 ℳ für den einzelnen Fall, außer in Dienstwohnungen, selbständig ausführen lassen. Die O. P. D. sind befugt, im allgemeinen bauliche Instandsetzungen bis zum Einzelbetrage von 5000 ℳ und bauliche Änderungen und Erweiterungen bis zum Betrage von 3000 ℳ anzuordnen; Änderungen und Erweiterungen jedoch nur dann, wenn sie keine Vergrößerung des Grundrißumfanges der Gebäude oder keine Veränderung der Geschoßhöhen bedingen. Darüber hinausgehende Instandsetzungsarbeiten oder bauliche Änderungen und Erweiterungen sind an die Genehmigung des Reichs-Postamts gebunden. Im übrigen hat sich das Reichs-Postamt für bauliche Änderungen bestimmter Art, z. B. erstmalige Herstellung von elektrischen Beleuchtungsanlagen, Einrichtung von Erfrischungsräumen und von Brausebädern, Anbringung von Hausuhren usw., die Entscheidung ein für allemal, also auch dann vorbehalten, wenn die Kosten hinter dem bezeichneten Betrage zurückbleiben.

4. Anmietung von Räumen.

Bei der Anmietung von Räumen für Post- und Telegraphenzwecke sind hinsichtlich der Auswahl ihres Platzes dieselben Gesichtspunkte maßgebend wie beim Ankaufe von Grundstücken für reichseigene Dienstgebäude. Auch müssen an die zweckmäßige und gesunde Beschaffenheit der Räume möglichst die gleichen Anforderungen gestellt werden wie an die Räume in den von der Verwaltung selbst hergestellten Gebäuden. Da sich demnach die Wahl nur auf Gebäude von besonders guter Verkehrslage richten darf, und anderseits in Privathäusern Räume und Einrichtungen, wie sie der technische Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetrieb erheischt, nur selten zu finden sind, hat sich die Erlangung brauchbarer Räume in vorhandenen Gebäuden von Jahr zu Jahr schwieriger erwiesen. Infolgedessen ist die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung dazu übergegangen, in Orten, in denen die Herstellung reichseigener Gebäude nicht unbedingt notwendig ist, die Beschaffung geeigneter Mieträume aber auf Schwierigkeiten stößt, von Unternehmern für deren eigene Rechnung, jedoch nach Vorschrift und unter Aufsicht der Behörde besonders für Postzwecke hergestellte Gebäude, sogenannte »Mietpostgebäude«, ausführen zu lassen und diese sodann auf Grund langfristiger Verträge anzumieten. Bei Herstellung größerer Mietpostgebäude wird dabei möglichst die Berechtigung ausbedungen, die Liegenschaft innerhalb einer gewissen Frist zu einem im voraus vertragsmäßig bestimmten Preise für den Reichsfiskus zu erwerben (Ankaufsrecht), ohne daß dieser jedoch irgendwelche Verpflichtung zum Ankauf übernimmt. Ursprünglich erfolgte die Anmietung für unmittelbare Rechnung der Reichskasse nur, wenn es sich um größere Mietbeträge handelte — 2500 ℳ und mehr —, während in den übrigen Fällen die Anmietung der Räume, auch der kleineren Mietpostgebäude, gegen Gewährung einer Pauschsumme für die Diensträume Sache der Vorsteher der Verkehrsämter war. Seit 1907 werden jedoch die Diensträume auch für die Postämter II und III allgemein für Rechnung der Reichskasse angemietet. Die wenigen noch bestehenden Ausnahmen

werden allmählich beseitigt. Die mitangemieteten Wohnräume werden Beamten (Postamtsvorstehern) oder Unterbeamten gegen Einbehaltung des gesetzlichen Wohnungsgeldzuschusses als Dienstwohnungen überlassen.

Die ersten eigens für Postzwecke hergestellten Mietgebäude wurden 1875 in Wesel, Offenbach (Main) und Schweidnitz errichtet. Welchen Umfang seitdem die Herstellung von Mietpostgebäuden angenommen hat, ergibt die nachstehende Übersicht.

Jahr	Es waren vorhanden: eigens für Postzwecke errichtete Mietgebäude, und zwar für Rechnung der Reichskasse angemietete	von den Postamtsvorstehern angemietete	zusammen Mietpostgebäude
1	2	3	4
1875	3	—	3
1885	145	—	145
1890	266	rund 600	866
1895	341	rund 900	1 241
1900	387	rund 1 280	1 667
1905	432	1 515	1 947
1910	2 345	—	2 345.

Die Herstellung eines Mietpostgebäudes unterliegt in jedem einzelnen Falle der Genehmigung des Reichs-Postamts. Zur Anmietung anderer Räume sind mit Ausnahme weniger Fälle, in denen sich das Reichs-Postamt die Entscheidung vorbehalten hat (bei Abschließung von Mietverträgen mit längerer als zehnjähriger fester Dauer usw.), die O. P. D. selbständig befugt. Die Baupläne zu den Mietpostgebäuden werden von der Postverwaltung einer sorgfältigen Prüfung unterzogen, damit die zu vereinbarenden Mietbeträge möglichst niedrig gehalten werden können. Im allgemeinen wird davon ausgegangen, daß die zu gewährenden Mieten den Betrag einer Verzinsung der Grunderwerbskosten mit 4 v. H. und der Baukosten mit 6 v. H. nicht überschreiten sollen.

Mit der Prüfung der Baupläne und der oft erst nach langen Verhandlungen möglichen Abschließung der Mietverträge sind die Aufgaben der Postbauverwaltung keineswegs erschöpft. Auch die Ausführung des Mietbaues sowie später die gute bauliche Instandhaltung des Hauses muß überwacht, und es muß bei eintretendem Bedürfnisse erwogen werden, ob etwa notwendige bauliche Änderungen zweckmäßiger für Rechnung der Reichskasse auszuführen oder dem Unternehmer gegen angemessene Erhöhung der Jahresmiete zu übertragen sind. Die Berechtigung der Verwaltung zur beliebigen Ausführung solcher baulichen Änderungen, unter denen die Festigkeit des Hauses nicht leidet, wird in den Mietverträgen regelmäßig ausbedungen.

Eine besondere Stellung unter den angemieteten Postdiensträumen nehmen die der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung von der Eisenbahnverwaltung auf Bahnhöfen mietweise überlassenen Räume ein. Ihre Anmietung ist durch das Eisenbahn-Postgesetz vom 20. Dezember 1875 geregelt. Danach hat die Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung, die zur Wahrnehmung des Postdienstes auf den Bahnhöfen erforderlichen Räume der Postverwaltung mietweise zur Verfügung zu stellen. Die für derartige Räume zu zahlenden Mieten sind aber verhältnismäßig hoch. Während früher für Bahnhofs-Posträume in der Regel 6 v. H. des Anlagekapitals als Miete gezahlt wurden, hat das genannte Gesetz den Mietsatz gleichmäßig auf 7 v. H. des Anlagekapitals festgelegt.

5. Allgemeines über den Umfang des Postbauwesens.

Der Umfang der von der Postbauverwaltung seit ihrem Bestehen geleisteten Arbeiten wird zahlenmäßig am besten veranschaulicht, wenn man, wie dies in der nachstehenden Übersicht geschehen ist, der Zahl der in den einzelnen Jahren überhaupt vorhanden gewesenen Postämter die Zahl der reichseigenen und der eigens für Postzwecke errichteten angemieteten Gebäude gegenüberstellt.

Jahr	Zahl der vorhandenen								Es waren mithin vorhanden		
	Postämter I	Postämter II	Postämter III	Bahnpostämter	Postscheckämter	zus. Postämter (Summe der Spalten 2 bis 6)	reichseigene Grundstücke	Mietpostgebäude	reichseigene Gebäude für v. H. der Postämter	Mietpostgebäude für v. H. der Postämter	zus. eigens für Postzwecke errichtete Gebäude für v. H. der Postämter
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10**)	11	12
1875.....	573	587	2 899	33	—	4 092	260	3	6,35	0,07	6,42
1885.....	518	576	2 704	33	—	3 831*)	352	145	9,19	3,78	12,97
1890.....	556	614	2 815	33	—	4 018*)	401	866	9,98	21,55	31,53
1895.....	605	672	2 998	33	—	4 308	442	1 241	10,26	28,81	39,07
1900.....	662	688	2 960	32	—	4 342	502	1 667	11,56	38,39	49,95
1905.....	773	698	2 975	32	—	4 478	554	1 947	12,37	43,48	55,85
1910.....	878	694	3 024	31	9	4 636	647	2 345	13,95	50,58	64,53.

*) Der Rückgang in der Zahl der Postämter von 1875 bis 1890 erklärt sich durch die Umwandlung von Postämtern höherer Klasse in solche niederer Klasse und namentlich durch die Umwandlung zahlreicher Postämter III in Postagenturen. Die Zahl der Postagenturen ist von 1875 bis 1890 von 2 266 auf 6 801 gestiegen, also auf mehr als das Dreifache.

**) Eine genaue Statistik über die Zahl der in reichseigenen Gebäuden untergebrachten Postämter gibt es nicht. In Wirklichkeit wird der in Spalte 10 angegebene Verhältnissatz noch um ein weniges überschritten werden, weil sich mitunter mehrere Postämter auf einem Grundstücke befinden. Die Zahl der reichseigenen Gebäude, die ausschließlich von einer Ober-Postdirektion oder einem Telegraphen- oder Fernsprechamte benutzt werden, ist wegen ihrer Geringfügigkeit ebenfalls außer Betracht gelassen worden.

Aus dieser Übersicht geht hervor, daß die Zahl der eigens für Postzwecke errichteten Gebäude 1875 nur 6,42 v. H. der damals vorhandenen Postämter ausmachte, während sie bis 1910 auf 64,53 v. H. der in diesem Jahre bestehenden Postämter gestiegen ist, oder mit anderen Worten, daß 1875 nur für etwa den sechzehnten Teil, 1910 dagegen für nahezu zwei Drittel der Postämter eigens für Zwecke der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung errichtete Gebäude zur Verfügung standen.

IV. Aufwendungen für die Zwecke des Postbauwesens.

Die Höhe der für die Zwecke des Postbauwesens erforderlich gewesenen Aufwendungen (ausschließlich der für kleinere bauliche Änderungen und für Bauunterhaltung) ergibt sich aus nachstehender Übersicht. Da die Anforderungen auf dem Gebiete des Postbauwesens in der Hauptsache von der Verkehrszunahme abhängen und sich das Anwachsen des Verkehrs am besten in der Steigerung der etatsmäßigen Einnahmen widerspiegelt, sind in der Übersicht die Ausgaben für das Postbauwesen in den einzelnen Zeitabschnitten den etatsmäßigen Einnahmen in den gleichen Abschnitten gegenübergestellt worden. Diese Gegenüberstellung zeigt, daß im Verhältnisse zu den Einnahmen die Anforderungen für Grunderwerb, Neu- und Erweiterungsbauten und für Miete in der Zeit von 1879 bis 1895 von 4,35 v. H. auf 5,47 v. H. gestiegen sind, seit 1896 aber immer mehr abgenommen haben. Bemerkenswert ist der Rückgang dieses Prozentsatzes im letzten fünfjährigen Zeitraume (1906 bis 1910) von 4,60 v. H. auf 3,91 v. H., den bisher überhaupt niedrigsten Stand. Er beweist, daß sich die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in ihren Anforderungen für die Zwecke des Postbauwesens möglichst große Zurückhaltung auferlegt hat.

Zeitabschnitt*)	Etatsmäßige Einnahmen ℳ	Ausgaben für Grunderwerb, Neubauten und Erweiterungsbauten (rund) ℳ	Ausgaben für Miete ℳ	Insgesamt Aufwendungen für die Zwecke des Postbauwesens (Summe der Sp. 3 u. 4) Betrag ℳ	oder v. H. der etatsmäßigen Einnahmen (Sp. 2)
1	2	3	4	5	6
1879 bis 1884	888 749 047	22 700 000	15 963 621	38 663 621	4,35
1885 bis 1890	1 181 942 249	34 500 000	23 124 823	57 624 823	4,88
1891 bis 1895	1 294 878 771	42 900 000	27 971 250	70 871 250	5,47
1896 bis 1900	1 741 849 789	50 000 000	32 913 000	82 913 000	4,76
1901 bis 1905	2 330 472 913	68 000 000	39 116 393	107 116 393	4,60
1906 bis 1910	3 158 788 242	75 000 000	48 662 846	123 662 846	3,91.

*) Die Zahlen sind den Verwaltungsberichten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung entnommen worden. Bis 1890 wurden diese Berichte alle drei Jahre erstattet; seit 1891 findet die Berichterstattung nur alle fünf Jahre statt. Daraus erklärt es sich, daß für die Zeit bis 1890 je sechsjährige, für die Folgezeit je fünfjährige Zeitabschnitte gewählt worden sind.



Zu demselben Ergebnisse gelangt man, wenn man für die Zeit, für die die angegebenen Zahlen gleich lange (fünfjährige) Zeiträume umfassen, also für die Zeit von 1891 ab, die Steigerung der etatsmäßigen Einnahmen gegenüber dem letztvorhergegangenen Zeitabschnitte mit der in der gleichen Zeit eingetretenen Steigerung der Grunderwerbs-, Bau- und Mietaufwendungen vergleicht. Diesem Zwecke dient die folgende Übersicht.

Zeitabschnitt	Etatsmäßige Einnahmen ℳ	Steigerung gegen den letztvorhergegangenen fünfjährigen Zeitabschnitt v. H.	Aufwendungen für die Zwecke des Postbauwesens ℳ	Steigerung gegen den letztvorhergegangenen fünfjährigen Zeitabschnitt v. H.
1	2	3	4	5
1891 bis 1895	1 294 878 771	—	70 871 250	—
1896 bis 1900	1 741 849 789	34,5	82 913 000	17,0
1901 bis 1905	2 330 472 913	33,8	107 116 393	29,1
1906 bis 1910	3 158 788 242	35,5	123 662 846	15,4.

Während nach dieser Übersicht die etatsmäßigen Einnahmen in den angegebenen fünfjährigen Zeitabschnitten regelmäßig um etwa ein Drittel gestiegen sind, hat die Steigerung der Aufwendungen für Postbauzwecke sich durchweg niedriger gehalten und im letzten fünfjährigen Zeitraume nur etwa drei Siebentel der Einnahmesteigerung (15,4 v. H. gegen 35,5 v. H.) betragen.

Bemerkt sei zum Schlusse noch, daß bis zum Rechnungsjahre 1881/82 stets ein Teil der Grunderwerbs- und Baukosten auf den außerordentlichen Etat übernommen werden mußte, während es seit 1882/83 gelungen ist, regelmäßig sämtliche Kosten aus den etatsmäßigen Einnahmen zu bestreiten.

Gemeinde-Grund- und Gebäudesteuern des reichseigenen Grundbesitzes in Preußen.*)

Die reichseigenen zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmten Grundstücke und Gebäude sind in Preußen nach § 24c des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (GS. S. 152) in Verbindung mit § 3 des Reichsbesteuerungsgesetzes vom 15. April 1911 (RGBl. S. 187)**) von Gemeinde-Grund- und Gebäudesteuern befreit. Für derartige bebaute Grundstücke

*) Archiv 1910, S. 227.

**) § 1 des Reichsgesetzes vom 25. Mai 1873, wonach die im Eigentume des Reichs befindlichen Gegenstände hinsichtlich der Befreiung von Steuern und sonstigen dinglichen Lasten den im Eigentume des einzelnen Staates befindlichen gleichartigen Gegenständen gleichgestellt waren, ist durch die Bestimmung im § 3 des Reichsbesteuerungsgesetzes vom 15. April 1911 ersetzt worden, wonach von Gemeinden und weiteren Kommunalverbänden das Reich lediglich, und zwar nur in demselben Umfange wie der einzelne Bundesstaat, zu Realsteuern vom Grundbesitze herangezogen werden kann. Für den reichseigenen Grundbesitz ist eine Änderung der Rechtslage in bezug auf die Gemeinde-Grund- und Gebäudesteuern nicht eingetreten.

müssen jedoch die Realverpflichtungen, die vor der Erwerbung zu öffentlichen Zwecken geleistet worden sind, nach der Allerhöchsten Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 auch weiter geleistet werden. Über den Begriff der »Erwerbung zu öffentlichen Zwecken« in Unterscheidung von der Zeit des Ankaufs und über die Weiterzahlung des feststehenden Steuerbetrags beim Abbruche der Baulichkeiten mit unmittelbar anschließender Wiederbebauung liegen für zwei reichseigene Postgrundstücke Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts von grundsätzlicher Bedeutung vor. Es handelt sich um folgende Fälle.

Der Reichsfiskus (Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung) erwarb im Jahre 1900 ein Grundstück der Kirchengemeinde in St. und errichtete darauf nach Beseitigung des dort befindlichen Predigerwohnhauses im Jahre 1902 ein Postdienstgebäude. In der Zwischenzeit vom Eigentumserwerbe bis zum Abbruche des ehemaligen Predigerwohnhauses im Jahre 1902 war das Gebäude zu privaten Zwecken vermietet. Während das Grundstück, solange es sich im Eigentume der Kirchengemeinde befand, von Gemeindeabgaben freigeblieben war, wurde der Fiskus während der Zeit der Vermietung des Hauses zur Gemeindegebäudesteuer herangezogen und hatte diese Steuer auch entrichtet. Nach dem Abbruche des alten Hauses und dem Aufbau des Postdienstgebäudes unterblieb zunächst wiederum die Anforderung von Gebäudesteuer. Im Jahre 1909 aber zog der Magistrat den Fiskus für die Jahre 1906, 1907, 1908 und 1909, für die erstgenannten drei Jahre nachträglich in Höhe des Betrags, den der Fiskus während der Dauer der Vermietung des Hauses bis zum Aufbau des Dienstgebäudes entrichtet hatte, zur Gemeindegebäudesteuer heran. Die zuständige Ober-Postdirektion erhob nach Abweisung des Einspruchs gegen diese Heranziehung Klage, indem sie unter Berufung auf § 24c des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 Steuerfreiheit beanspruchte. Sie machte geltend, daß die Allerhöchste Kabinettsorder vom 8. Juni 1834, auf die der Magistrat die Steuerforderung stützte, auf den vorliegenden Fall nicht zutreffe. Die Kabinettsorder bestimme, daß bei Erwerbungen von Grundstücken zu öffentlichen oder gemeinnützigen Zwecken die Realverpflichtungen, die vermöge des Kommunalverbandes vor der Erwerbung geleistet worden sind, auch fernerhin davon zu leisten seien. Entscheidend sei also für die Frage der Steuerpflicht nach der Kabinettsorder der Zeitpunkt des Eigentumserwerbes zu öffentlichen Zwecken. Da nun das Grundstück vom Fiskus lediglich zu dem Zwecke, durch seine Hinzunahme die Räume des Postamts erweitern zu können, erworben, zur Zeit des Eigentumserwerbes aber eine Gebäudesteuer von dem Hausgrundstücke nicht erhoben worden sei, so hätten Realverpflichtungen, die vermöge des Kommunalverbandes von dem Grundstücke zu leisten seien, bei dessen Erwerbung nicht bestanden.

Der Bezirksausschuß stellte den Fiskus, dem Klagebegehren gemäß, von der Steuer frei. Auf die vom Magistrat eingelegte Revision hob das Oberverwaltungsgericht dieses Urteil auf und wies die Klage der Ober-Postdirektion zurück. In der Entscheidung vom 27. Juni 1911, VIII C 291. 10, ist folgendes ausgeführt:

> »Die Entscheidung hängt davon ab, was unter dem Zeitpunkte der ‚Erwerbung' im Sinne der Kabinettsorder in einem Falle wie dem vorliegenden zu verstehen ist, in welchem der Eigentumsübergang und die tatsächliche Nutzbarmachung des bebauten Grundstücks zu öffentlichen Zwecken zeitlich auseinanderfallen. Der Gerichtshof hat wiederholt und zuletzt noch in dem Urteile vom 8. Juli 1910 (Preußisches Verwaltungsblatt, Jahrgang 32, Seite 267), welches einen im wesentlichen gleichartigen Fall betraf, ausgesprochen,



daß bei einer solchen Sachlage als Zeitpunkt der ,Erwerbung zu öffentlichen Zwecken' regelmäßig derjenige Zeitpunkt angesehen werden müsse, wo bei einem bisher zu anderen Zwecken verwendeten Grundstücke die tatsächliche Benutzung zu öffentlichen Zwecken eintrete. Erst mit diesem Zeitpunkte tritt an die Stelle der ordentlichen Steuerpflicht entweder die Steuerfreiheit oder die eine Ausnahme von der Steuerfreiheit bildende, in der Fortentrichtung des bisherigen Steuersatzes bestehende außerordentliche Steuerpflicht nach der Kabinettsorder vom 8. Juni 1834. Solange das Grundstück anderen als öffentlichen Zwecken dient, liegt mithin eine ,Erwerbung zu öffentlichen Zwecken' im Sinne dieser Kabinettsorder nicht vor. Diesen Rechtsbegriff der ,Erwerbung zu öffentlichen Zwecken', an dem auch ferner festzuhalten ist, verkennt der Vorderrichter. Er sieht, trotzdem der Kläger nach dem Eigentumsübergange zunächst eine steuerpflichtige Zwischennutzung des Grundstücks vorgenommen hatte, als den Zeitpunkt seiner ,Erwerbung zu öffentlichen Zwecken' nicht den Zeitpunkt seiner tatsächlichen Fertigstellung für diese Zwecke, sondern den Zeitpunkt des Eigentumserwerbes an, indem er betont, daß die Absicht der Reichs-Postverwaltung von vornherein nicht dahin gegangen sei, ein Mietgrundstück zu erwerben, sondern daß lediglich ein Erwerb zu dienstlichen Zwecken — Erweiterung des Postdienstgebäudes — in der Absicht der Verwaltung gelegen habe, und daß nur die Unmöglichkeit, den Neubau auf dem erworbenen Grundstücke sofort zu veranschlagen und zur Ausführung zu bringen, eine anderweite Verwertung in der Zwischenzeit herbeigeführt habe. Diese Ausführungen beruhen nach obigem auf Rechtsirrtum. Nicht darauf kam es für die Frage der Anwendbarkeit der Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 entscheidend an, ob der Fiskus das Grundstück bereits mit der Absicht seiner Verwendung für öffentliche Zwecke zu Eigentum erworben hat, sondern vielmehr darauf, wann er diese Absicht in die Tat umgesetzt hat.

Die Vorentscheidung unterlag daher der Aufhebung.

Bei freier Beurteilung ist die Sache spruchreif.

Unstreitig hat der Kläger das betreffende Grundstück, bevor es durch Neubebauung tatsächlich seiner öffentlichen Bestimmung zugeführt wurde, zwei Jahre hindurch einer steuerpflichtigen Zwischennutzung durch Vermietung unterzogen und auch während der Zeit dieser Zwischennutzung Gemeindegebäudesteuer von dem Grundstück entrichtet. Vor dem Zeitpunkt, in welchem die tatsächliche Widmung des Grundstücks zu öffentlichen Zwecken erfolgte, also vor dem Zeitpunkte seiner ,Erwerbung zu öffentlichen Zwecken' im Sinne der Kabinettsorder, wurden somit von dem Grundstücke ,Realverpflichtungen vermöge des Kommunalverbandes geleistet'. Sie müssen daher auch ,fernerhin davon geleistet werden'. Darauf, ob vor dem Zeitpunkte des Eigentumsüberganges von dem Grundstücke Realsteuern entrichtet wurden, kommt es hiernach im vorliegenden Falle nicht an. Die Höhe der geforderten Steuer ist nicht streitig. Die Nachforderung der Steuer für die Jahre 1906, 1907 und 1908 war nach § 84 des Kommunalabgabengesetzes zulässig. Die Klage mußte daher abgewiesen werden.«

Im April 1903 gingen die Grundstücke Z.-Platz Nr. 1, 1a und 2 in R. in das Eigentum des Reichsfiskus (Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung) über. Das auf dem Grundstücke Nr. 1 befindliche Gebäude war an den Reichs-

fiskus als Postdienstgebäude vermietet, während auf den beiden anderen Grundstücken Privatwohnhäuser standen. Nach dem Ankaufe blieb das Postgebäude stehen; die Wohnhäuser auf den Grundstücken 1a und 2 wurden niedergerissen, weil an ihrer Stelle ein Anbau an das Postgebäude aufgeführt werden sollte. Die Bauarbeiten wurden im Juli 1905 beendigt. In dem Steuerjahre, das dem Besitzwechsel voraufging, war für die drei Grundstücke eine Gebäudesteuer von insgesamt 648 *M* zu entrichten. Dieser Betrag setzte sich aus den für das Jahr 1902 in R. erhobenen Zuschlägen von 200 v. H. zu den auf 243 *M*, 33 *M* und 48 *M* (zusammen 324 *M*) normierten Beträgen der staatlichen Veranlagung zur Gebäudesteuer zusammen. Der Magistrat ging nun davon aus, daß dieser Betrag die Grundlage für die nach der Bestimmung des § 24 Abs. 4 des Kommunalabgabengesetzes gemäß der Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 vom Reichs-Postfiskus zu erhebende fixierte kommunale Gebäudesteuer bilde; er kürzte diese Steuer um den auf die steuerfreie Dienstwohnung entfallenden Teil und forderte für die Jahre 1908 und 1909 insgesamt 1072 *M* 92 Pf. Mit Einspruch begehrte die Ober-Postdirektion die Herabsetzung der Steuer auf 804 *M* 69 Pf., indem sie ausführte, daß von dem vom Magistrat angenommenen fixierten Steuerbetrage von 648 *M* der im Jahre 1902 auf die beiden abgebrochenen Gebäude entfallende Anteil mit 162 *M* abgehe, so daß die nach der erwähnten Kabinettsorder zu entrichtende Steuer sich nur auf 486 *M* belaufe und dieser Betrag der im übrigen richtigen Steuerberechnung zu Grunde zu legen sei. Nach Abweisung des Einspruchs erhob die Ober-Postdirektion Klage und erstritt bei dem Bezirksausschuß eine ihrem Antrag entsprechende Entscheidung. Dagegen legte der Magistrat Revision ein. Vom Oberverwaltungsgerichte wurde dann die Klage der Ober-Postdirektion abgewiesen. Der Entscheidung vom 26. April 1912 ist folgendes zu entnehmen:

»Der Vorderrichter geht bei seiner Entscheidung von der unbestrittenen Tatsache aus, daß in R. die Besteuerung vom Grundbesitz in Form von Zuschlägen zu den staatlich veranlagten Grund- und Gebäudesteuern erfolgt. Demzufolge hänge, so führt er weiter aus, die Heranziehung der Gebäude zur Kommunalsteuer von der Veranlagung der Gebäude zur staatlichen Prinzipalsteuer ab. Da nun eine solche staatliche Veranlagung der neu errichteten, dem öffentlichen Postdienste gewidmeten, dem Reichsfiskus gehörigen Gebäude gesetzlich nicht mehr statthaft sei, so könne auch von der Erhebung eines Zuschlags nicht die Rede sein. Aber auch die nach der Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 eintretende besondere Steuerpflicht komme im vorliegenden Falle für die beiden abgetragenen Gebäude nicht in Frage. Denn die Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 habe nicht einen neuen Schuldtitel schaffen, sondern nur die bisherige Höhe der bezahlten Abgabe festhalten wollen, sofern die Steuerpflicht an sich fortbestehen bleiben würde, wenn die Grundstücke, von denen die Kabinettsorder spricht, nicht gerade zu öffentlichen oder gemeinnützigen Zwecken bestimmt worden wären. Im vorliegenden Falle treffe aber diese Voraussetzung nicht zu. Denn mit dem Abbruche der Baulichkeiten auf den angekauften Grundstücken sei gemäß § 19 Ziffer 3 des Gesetzes, betreffend die Einführung einer allgemeinen Gebäudesteuer, vom 21. Mai 1861 auch die Steuerpflicht der Grundstücke überhaupt fortgefallen.

Der Bezirksausschuß scheint anzunehmen, daß diese Ausführungen mit der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts im Einklange

stehen. Nun hat der Gerichtshof allerdings in ständiger Übung an der Auffassung festgehalten, die Kabinettsorder von 1834 habe keinen neuen Rechtstitel zur Erhebung von Gebäudesteuern schaffen wollen (Urteil vom 15. November 1887 in der amtlichen Sammlung Bd. 15, S. 143), die in Form von Zuschlägen erhobene kommunale Gebäudesteuer komme in Wegfall, wenn die staatliche Veranlagung zur Gebäudesteuer selbst nicht mehr statthaft sei (Urteil vom 3. Februar 1888 und vom 18. Dezember 1897 in der amtlichen Sammlung Bd. 16, S. 179 und Bd. 33, S. 18), und aus der Verbindung dieser beiden Sätze folge, daß auch die nach der Kabinettsorder fixierte Gebäudesteuer dann nicht mehr fortentrichtet zu werden brauche, wenn die staatliche Veranlagung zur Gebäudesteuer unstatthaft oder wegen Unterganges der Steuerobjekte unmöglich geworden sei. Damit ist aber der hier vorliegende Fall nicht getroffen. Nach der bezeichneten Kabinettsorder ‚sollen bei neuen Erwerbungen zu öffentlichen ... Zwecken die Realverpflichtungen, die vermöge des Kommunalverbandes vor der Erwerbung geleistet worden sind, fernerhin davon (d. h. von den erworbenen Gebäuden) geleistet werden'. Es kommt daher darauf an, den Zeitpunkt der ‚Erwerbung' eines Gebäudes zu öffentlichen Zwecken im Sinne der Order zu bestimmen. In dieser Hinsicht hat das Oberverwaltungsgericht stets an der mit der Entscheidung vom 8. Dezember 1884 (amtliche Sammlung Bd. 11, S. 58) eingeleiteten Auslegung festgehalten, daß als Zeitpunkt der Erwerbung nicht bereits der des Eigentumsüberganges, sondern erst der Zeitpunkt der Widmung zu einem öffentlichen Zwecke anzusehen sei. Indessen hat das Oberverwaltungsgericht als den letzteren Zeitpunkt — und hieran war festzuhalten — den des Eigentumsüberganges in dem Falle angesehen, ‚wenn ohne Zwischenbenutzung das zu öffentlichen Zwecken erworbene Grundstück nach Abbruch der Gebäude sofort durch Neubebauung seiner öffentlichen Bestimmung zugeführt wird' (Urteil vom 22. September 1908, zitiert in der Entscheidung vom 8. Juli 1910 im Preußischen Verwaltungsblatt Jahrgang 32, S. 267). In solchem Falle ist Eigentumsübergang und Abbruch der Gebäude, Neubau und Benutzung zu öffentlichem Zwecke als ‚einheitlicher, ununterbrochener Hergang' aufzufassen, und die durch die Kabinettsorder fixierte Steuer richtet sich daher dann nach der Steuerleistung zur Zeit des Eigentumsüberganges. So liegt der Fall auch hier. Die Gebäude sind am 1. April 1903 in das Eigentum des Reichsfiskus übergegangen und alsbald abgebrochen worden. In unmittelbarer Folge hat der Neubau und dessen Widmung für die Zwecke der Post stattgefunden. Als fixierte Steuer kommt daher die Summe in Betracht, welche als Gebäudesteuer bis zum 1. April 1903 für die abgebrochenen Gebäude gezahlt worden ist. Das hat der Vorderrichter verkannt. Wegen dieses Rechtsirrtums unterlag seine Entscheidung der Aufhebung.

Bei freier Beurteilung erwies sich die Sache als spruchreif. Über die Höhe der bis zum 1. April 1903 entrichteten Gebäudesteuer besteht kein Streit. Da auch die Richtigkeit der Berechnung der jetzt für die Rechnungsjahre 1908 und 1909 geforderten Gebäudesteuer im übrigen nicht angefochten ist, so war die Klage abzuweisen.«

Ergebnisse des österreichischen und ungarischen Post-Spar- und Scheckverkehrs im Jahre 1911.*)

I. Österreich.

Der Verkehr des k. k. Postsparkassenamts in Wien hat sich auch 1911 weiter günstig entwickelt.

Im Sparverkehr betrug

die Zahl der Konten Ende 1910 .... 2 205 703,
der Zuwachs an Konten im Jahre 1911 .... 55 955,

mithin die Zahl der Konten Ende 1911.... 2 261 658.

Auf diesen Konten wurden gebucht

3 018 296 Einzahlungen über 142 439 845 K**),
1 892 835 Rückzahlungen über 143 941 058 K,

insgesamt 4 911 131 Zahlungen über ... 286 380 903 K.
(1910 ... 4 938 590 Zahlungen über ... 275 971 362 K.)

Das Guthaben hat sich danach um 1 501 213 K vermindert; es belief sich Ende 1911 auf 228 173 117 K. Das durchschnittliche Guthaben eines Einlegers betrug am Jahresschluß 114 K (Ende 1910 118 K). Von der Gesamtzahl der Bevölkerung sind im Jahre 1911 auf je 1000 Einwohner 79 Einleger gegenüber 78 im Jahre 1910 entfallen. Im Durchschnitt stellte sich eine Einlage auf 45 K, einer Rückzahlung auf 76 K.

Im Scheckverkehr nahm die Zahl der Kontoinhaber um 7500 zu; sie betrug am Jahresschluß 110 074. Von diesen wohnten 105 619 in Österreich (darunter 39 045 in Österreich unter der Enns und 27 868 in Böhmen), 1816 in Ungarn und 2639 im Auslande (darunter 2166 im Deutschen Reiche). Über die Beteiligung der einzelnen Berufzweige am Scheckverkehr gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß.

Stand und Beruf der Kontoinhaber.

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	Das sind vom Hundert
Behörden und deren Kassen	—	2 861	2,60
Ärzte	—	2 295	2,09
Banken und Bankiers	—	1 223	1,11
Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften	—	2 568	2,33
Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute	—	67 139	61,00
darunter:			
Apotheker	850	—	—
Bauunternehmer	1 589	—	—
Buchdrucker	953	—	—
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen	839	—	—
Fabriken	10 525	—	—
Handwerker	13 203	—	—
Hotels, Gastwirtschaften und Pensionate	941	—	—
Ingenieure	1 412	—	—
Zeitungen, Zeitschriften usw.	1 444	—	—

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	Das sind vom Hundert
(Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute) Fortsetzung:			
Kaufleute (selbständige) anderer Geschäftzweige	33 770	—	—
Gutsbesitzer, Gutsverwalter, Gutspächter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe	—	2 959	2,69
Kirchliche Behörden	—	520	0,47
Krankenkassen	—	377	0,34
Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen u. dgl.)	—	1 167	1,06
Privatpersonen (einschl. der Beamten, Militärpersonen usw.)	—	11 314	10,28
Rechtsanwälte	—	3 649	3,31
Sparkassen	—	650	0,59
Vereine und Korporationen	—	12 592	11,44
Versicherungsanstalten	—	760	0,69

*) Die Ergebnisse vom Jahre 1910 sind im Archiv 1911, S. 433 ff. u. S. 583 ff., abgedruckt.
**) Einschließlich der kapitalisierten Zinsen.

Ergebnis des Postscheckverkehrs.

		Stück	Betrag K
Gutschriften	Einzahlungen mit Erlagschein (Zahlkarte)	43 514 776	7 683 662 079
	Einzahlungen mit Postanweisung	4 606 637	144 973 872
	Übertragungen von Postscheckkonten (Inland)	4 537 880	6 757 145 448
	Übertragungen von Postscheckkonten in Ungarn	124 887	200 246 009
	Übertragungen von Postscheckkonten und Bankkonten im Auslande	110 294	81 751 639
	Gutschriften überhaupt	52 906 875	14 878 054 743
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstelle des Postsparkassenamts	505 189	1 113 553 542
	Auszahlungen im Abrechnungsverkehr	391 355	3 069 295 898
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	7 875 626	3 164 002 744
	Auszahlungen mit Postanweisung	146 501	12 945 387
	Übertragungen auf Postscheckkonten (Inland)	4 537 880	6 757 145 448
	Übertragungen auf Postscheckkonten in Ungarn	19 284	42 755 001
	Übertragungen auf Girokonten der Österreichisch-Ungarischen Bank	50 445	495 945 376
	Übertragungen auf Postscheckkonten und Bankkonten im Auslande	163 923	115 322 148
	Lastschriften überhaupt	13 705 703	14 827 554 743
	Umsatz	66 612 578	29 705 609 486.

Durchschnittsbeträge.

		Stück	Betrag K	h
Durchschnittsbetrag	eines Erlagscheins	—	176	58
	einer Übertragung	—	1 489	—
	einer Auszahlung durch die Zahlstelle des Postsparkassenamts	—	2 204	23
	einer Auszahlung im Abrechnungsverkehr	—	7 842	74
	einer Zahlungsanweisung	—	401	75
Auf ein Postscheckkonto entfielen im Durchschnitt	Gutschriften	480	135 129	13
	Lastschriften	124	134 705	—
	Gut- und Lastschriften	604	269 834	13.

Ende 1911 hat betragen

das Guthaben der Kontoinhaber .... 443 024 393 K,
das durchschnittliche Guthaben eines Kontoinhabers ...... 4 025 K,

Finanzielles Ergebnis.

Im Scheckverkehr hat betragen:

1. die Einnahme .... 19 785 209 K,
   darunter
   a) Gebühren, Erlös für Formulare und erstattete Druckkosten .... 6 533 078 K,
   b) Zinsen .... 13 097 478 K,
2. die Ausgabe .... 11 791 233 K,
   darunter
   a) Besoldungen des Personals .... 7 591 337 K,
   b) Zinsen an die Kontoinhaber .... 3 851 128 K,

mithin Überschuß .... 7 993 976 K.
dazu Überschuß im Sparverkehr .... 1 962 977 K,
insgesamt Überschuß .... 9 956 953 K.

Davon wurden 9 294 677 K der Rücklage für den Scheckverkehr zugeführt und 662 276 K der Postverwaltung überwiesen.

Internationaler Verkehr.

Im internationalen Verkehr wurden ausgeführt

nach dem Auslande

a) im internationalen Postgiroverkehr ...	73 837	Überweisungen im Betrage von	37 355 852 K,
b) im Verkehr mit ausländischen Banken	90 086	- - - -	77 966 296 K,
zusammen	163 923	Überweisungen im Betrage von	115 322 148 K,

vom Auslande

a) im internationalen Postgiroverkehr ...	25 758	Überweisungen im Betrage von	12 980 101 K,
b) im Verkehr mit ausländischen Banken	84 536	- - - -	68 771 538 K,
zusammen	110 294	Überweisungen im Betrage von	81 751 639 K.
Gesamtumsatz	274 217	Überweisungen im Betrage von	197 073 787 K.

II. Ungarn.

Auch die ungarische Postsparkasse hat 1911 gute Geschäftsergebnisse erzielt.

Im Sparverkehr betrug

die Zahl der Konten Ende 1910 .... 775 970,
der Zuwachs an Konten im Jahre 1911 .... 47 281,

mithin die Zahl der Konten Ende 1911 .... 823 251.

Auf diesen Konten wurden gebucht

1 444 466	Einzahlungen über	**84** 888 825 K,*)
712 997	Rückzahlungen über	**76** 220 150 K,
insgesamt 2 157 463	Zahlungen über . .	**161** 108 975 K.

Das Guthaben hat sich mithin um 8 668 675 K vermehrt und sich Ende 1911 auf **116** 521 453 K belaufen. Das durchschnittliche Guthaben eines Einlegers betrug am Jahresschluß 142 K (Ende 1910 139 K). Von der Gesamtzahl der Bevölkerung sind 1911 auf je 1000 Einwohner 39 Einleger entfallen. Im Durchschnitt stellte sich der Betrag einer Einlage auf 59 K, einer Rückzahlung auf 107 K.

Im Scheckverkehr belief sich am Jahresschlusse die Zahl der Kontoinhaber bei einem Zuwachse von 1887 auf 22 603. Von diesen wohnten 15 061 in Ungarn, 6 871 in Österreich und 671 im Auslande. Unter den Kontoinhabern befanden sich dem Berufe nach 36,5 v. H. Kaufleute, 25,6 v. H. industrielle Unternehmungen, 12,5 v. H. Bankanstalten u. dgl., 25,4 v. H. sonstige Berufszweige.

Ergebnis des Postscheckverkehrs.

		Stück	Betrag K
Gutschriften	Einzahlungen mit Einzahlungschein (Zahlkarte)	11 926 469	**2 678** 349 169
	Einzahlungen mit Postanweisung . . .	1 395 247	**41** 889 662
	Übertragungen von Postscheckkonten (Inland)	966 856	**1 712** 387 752
	Übertragungen von Postscheckkonten in Österreich	19 284	**42** 755 001
	Gutschriften überhaupt	14 313 046	**4 483** 568 310
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstelle der Postsparkasse	260 628	**1 474** 298 232
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	1 306 732	**557** 834 297
	Auszahlungen mit Postanweisung . . .	34 541	**6** 948 569
	Übertragungen auf Postscheckkonten (Inland)	966 856	**1 712** 387 752
	Übertragungen auf Girokonten der Österreichisch-Ungarischen Bank . .	53 839	**473** 658 016
	Übertragungen auf Postscheckkonten in Österreich	124 885	**200** 222 657
	Lastschriften überhaupt	2 776 277	**4 455** 575 677
	Umsatz	**17** 089 323	**8 939** 143 987.

*) Einschließlich der kapitalisierten Zinsen.

Durchschnittsbeträge.

		Stück	Betrag K	h
Durchschnittsbetrag	eines Einzahlungscheins	—	224	57
	einer Übertragung	—	1 771	09
	einer Auszahlung durch die Zahlstelle der Postsparkasse	—	5 656	71
	einer Zahlungsanweisung	—	426	89
Auf ein Postscheckkonto entfielen im Durchschnitt				
	Gutschriften	618	193 691	39
	Lastschriften	120	192 482	11
	Gut- und Lastschriften	738	386 173	50.

Ende 1911 hat betragen
das Guthaben der Kontoinhaber .... 126 888 654 K,
das durchschnittliche Guthaben eines Kontoinhabers ...... 5 614 K.

Finanzielles Ergebnis.

Es haben betragen
die Gesamteinnahmen im Spar- und Scheckverkehr .... 9 551 683 K,
die Gesamtausgaben - - - - .... 6 950 964 -

mithin Überschuß .... 2 600 719 K.

Da die Rücklage bereits die gesetzliche Höhe erreicht hat, ist der Überschuß dem Staatsschatz überwiesen worden.

LITERATUR.

Kommentar zum Versicherungsgesetz für Angestellte vom 20. Dezember 1911. Mit Rententabellen, bearbeitet von Kammergerichtsrat Otto Hagen. 1912. Berlin. Verlag von Otto Liebmann. 8 *M*, geb. 9 *M*.

Das Angestellten-Versicherungsgesetz ist, wie wenige Gesetze vor ihm, bestimmt, umfassende Änderungen auf einem weiten Gebiet unseres wirtschaftlichen Lebens herbeizuführen. Seine Bedeutung läßt sich ermessen, wenn man die große Zahl aller derer berücksichtigt, die bereits heute im Abhängigkeitsverhältnisse zum privaten oder gesellschaftlich organisierten Unternehmertum ihren Lebensunterhalt verdienen, eine Zahl, die sich bei der stetig fortschreitenden industriellen und kaufmännischen Entwicklung unserer Nation von Jahr zu Jahr erhöhen muß.

Dieses gewaltige Heer der Privatangestellten sieht sich nun in wenigen Wochen durch das Inkrafttreten des neuen Gesetzes vor die Notwendigkeit

gestellt, seinen Wirtschaftsetat auf eine gegen früher wesentlich veränderte Grundlage zu stellen. Nicht mehr dem einzelnen bleibt es von nun an überlassen, für die Zeit seiner Dienstunfähigkeit, für Witwen und Waisen zu sorgen, vielmehr dehnt der Staat seine Fürsorge die er bislang nur seinen Beamten angedeihen ließ, nunmehr auch auf den Privatbeamten aus und zwingt ihn zu diesem Zwecke durch das neue Gesetz, auch schon in den verhältnismäßig niedrigen Gehaltstufen in Form von Versicherungsbeiträgen nicht unbeträchtliche Rücklagen zu machen.

Der Bedeutung des Gesetzes entspricht die darüber in der verhältnismäßig kurzen Zeit seit seiner Verabschiedung schon fast in überreichem Maße erschienene Literatur, vom 10 Pfg.-Vademecum des Angestellten bis zur wissenschaftlichen Abhandlung.

Was bisher vermißt wurde, war eine Bearbeitung, die sich nicht auf eine systematische Darstellung des neuen Rechtsstoffes beschränkt, die vielmehr in Vereinigung von Theorie und Praxis die einzelnen Materien in der Reihenfolge des Gesetzes an Hand der Kommissionsberichte usw. auf ihre Entstehungsgeschichte und ihre besondere Bedeutung kritisch beleuchtet, daneben aber auch ihrer wissenschaftlichen Bewertung gerecht wird, und, was vielleicht das Wichtigste ist, den Zusammenhang der neuen Bestimmungen mit den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechtes herstellt; denn es ist ohne weiteres einzusehen, daß dieses Gesetz, das ein einigendes Band um alle möglichen Berufstände schlingt, ein ständiges Zurückgreifen auf die Vorschriften nötig macht, nach denen sich die einzelnen Berufsverhältnisse regeln. In dieser Beziehung verdient das vorliegende Werk besondere Hervorhebung.

Der Verfasser hat sich nicht lediglich auf eine Kommentierung unter Benutzung der Materialien beschränkt. Bei jeder neuen Materie des Gesetzes gibt er zunächst eine eingehende Erläuterung der darin enthaltenen Ausdrücke und ihrer besonderen Bedeutung. Daran schließt sich eine Darstellung der Beziehung der einzelnen Bestimmungen zu dem Systeme des ganzen Gesetzes und zugleich ein Hinweis auf ähnliche Vorschriften früherer oder verwandter Gesetze sowie auf die etwa in Frage kommenden Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes. Daneben finden wir in den den einzelnen Paragraphen beigegebenen Besprechungen eine wohldurchdachte Auswahl der amtlichen Materialien, zusammengestellt aus der amtlichen Begründung, den parlamentarischen Berichten, sowie aus der von der Kommission als noch maßgeblich bezeichneten Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts und sonstiger Verwaltungsbehörden; diese letzten, wie der Verfasser in seinem Vorworte selbst hervorhebt, unter sorgfältiger Anpassung an das neue Gesetz.

Wenn sich das vorliegende Buch infolge seiner durchaus wissenschaftlichen Auffassung für die große Menge der Laien auch weniger eignen wird, so machen die hier besprochenen Vorzüge, deren nicht geringster seine gute Übersichtlichkeit ist, es auf der anderen Seite zu einer vortrefflichen Handhabe für den Juristen und die mit der Durchführung des Gesetzes betrauten Verwaltungsorgane, denen es eine reiche Fundgrube an Material und ein vorzügliches Hilfsmittel bei ihrer im Anfange voraussichtlich recht schwierigen Tätigkeit bieten wird.

Dem Buche sind am Schlusse Rententabellen über die Berechnung der Beiträge, die Höhe der Renten, des Witwen- und Witwergeldes sowie der Waisen- und Doppelwaisenrenten beigegeben, die eine gute Übersicht gewähren und als wertvolle Ergänzungen des Buches zu betrachten sind.

Elektrische Starkstromanlagen. Von Dipl.-Ing. Emil Kosack, Oberlehrer an den Kgl. Vereinigten Maschinenbauschulen zu Magdeburg. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1912. 287 Seiten. Preis geb. 7 *M*.

Das Werk behandelt nach einem einleitenden Abschnitt über die Gesetze und Wirkungen des elektrischen Stromes die Gleichstrom- und Wechselstrom-Maschinen als Erzeuger und Motoren, die Transformatoren, Umformer und Sammler, einschließlich der bei ihrer Unterhaltung und Wartung und bei Betriebsstörungen zu beobachtenden Regeln sowie der bei Lieferung der Maschinen vorzunehmenden Prüfungen. Daran schließt sich eine Beschreibung der verschiedenen Formen der elektrischen Lampen, der Leitersysteme, Schaltungen und Hilfsapparate in Nieder- und Hochspannungsnetzen unter besonderer Berücksichtigung der Beleuchtungsanlagen.

Das vom Verlag in bekannter guter Ausstattung gelieferte Buch bietet in anschaulicher, durch treffende Beispiele versinnbildlichter Darstellung einen Überblick über die verschiedenen Anwendungen des Starkstroms. Eingestreute kurze Rechenaufgaben, deren Lösungen angegeben sind, bieten leicht faßbare Vorstellungen für die behandelten Größen und erleichtern das Verständnis.

Bei der ausgedehnten Verwendung von Starkstrom-Einrichtungen im Betriebe der Post- und Telegraphenanstalten kann das zum Selbstunterrichte geeignete Buch gute Dienste tun.

Konstruktion, Bau und Betrieb von Funkeninduktoren und deren Anwendung, mit besonderer Berücksichtigung der Röntgenstrahlentechnik. 1912. Von Ernst Ruhmer, Nikolassee bei Berlin. Administration der Fachzeitschrift »Der Mechaniker«.

Das Werk soll in 4 Lieferungen zum Einzelpreise von 1 *M* 25 Pf. erscheinen. In dem jetzt vorliegenden ersten Hefte werden die theoretischen Grundlagen erörtert sowie die in der Heilkunde verwendeten Induktionsapparate und die zur Erzeugung höherer Spannungen dienenden Funkeninduktoren kleiner und großer Form zunächst nach Aufbau und Herstellung beschrieben. Dabei gelangen die Entwicklungstufen, die verschiedenen Ausführungsformen und die Fabrikationsvorgänge mit den vom Verfasser gemachten Erfahrungen zu anschaulicher Darstellung. Ihrem Inhalte nach verspricht die vorzugsweise die praktische Seite berücksichtigende Abhandlung eine auch für den Telegraphendienst recht nützliche Einzelbeschreibung zu werden.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 24. BERLIN, DEZEMBER. **1912.**

Der Postwertzeichenverbrauch (1906 bis 1910).

Von Postrat Heß in Oppeln.

Im Archiv 1907, S. 385ff., ist die Entwicklung des Postwertzeichenverbrauchs im Reichs-Postgebiet und bei den deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Ausland in der Zeit von 1875, dem Jahre der erstmaligen Ausgabe von Postwertzeichen in der Markwährung, bis zum Jahre 1905 eingehend dargestellt worden. Im Anschlusse daran soll nachstehend die weitere Entwicklung verfolgt werden, die der Verbrauch der einzelnen Postwertzeichensorten im nächsten fünfjährigen Zeitraume, von 1906 bis 1910, durchgemacht hat.

Neue Postwertzeichen im engeren Sinne sind in dem bezeichneten fünfjährigen Zeitraume nicht hinzugetreten. Die neben den Sorten, die 1905 vorhanden waren, neu eingeführte Freimarke zu 60 Pf. wurde erst am 1. Oktober 1911 in den Verkehr gebracht.*) Dagegen werden seit dem 1. Oktober 1907 in Ausführung der Beschlüsse des Postkongresses zu Rom (1906) von Postanstalten, bei denen ein Bedürfnis dazu besteht, Antwortscheine verkauft, die im weiteren Sinne zu den Postwertzeichen, und zwar zu den gestempelten Formularen, zu rechnen sind. Diese vom Internationalen Bureau des Weltpostvereins in Bern hergestellten Gutscheine (Geltungs-

*) Amtsblatt des Reichs-Postamts, Jahrgang 1911, S. 211.

wert 25 cts), die es den Absendern ermöglichen sollen, ihren Briefen im Bedarfsfall auch im internationalen Verkehr das Franko für die Antwort beizufügen, können bei der Postanstalt des Bestimmungsorts gegen landesübliche Freimarken umgetauscht werden. Ihr Verkaufswert in Deutschland ist auf 25 Pf. festgesetzt.*) Weggefallen sind seit dem 1. Juli 1906, nach Beseitigung der Ausnahmetarife für Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben im Orts- und Nachbarortsverkehr, die Freimarken zu 2 Pf. sowie die Postkarten zu 2 und mit Antwort zu 2 + 2 Pf.**) Ende 1910 bestanden 24 Sorten Postwertzeichen, und zwar 13 Sorten Freimarken und 11 Sorten gestempelte Formulare, gegen 26 Postwertzeichensorten (14 Sorten Freimarken und 12 Sorten gestempelte Formulare) Ende 1905. Erwähnt sei noch, daß seit dem 1. November 1910 Freimarken zu 5 und 10 Pf. auch in Heftchen, das Stück zu 2 ℳ, ausgegeben werden.***)

Die Entwicklung des Postwertzeichenverbrauchs für den in Betracht kommenden Zeitraum ist im einzelnen aus der Übersicht auf S. 683 ersichtlich; in dieser Übersicht sind nicht nur die 1905 und 1910 verbrauchten Mengen der einzelnen Sorten einander gegenübergestellt, sondern es ist auch für dieselben Jahre das Verhältnis des Verbrauchs jeder Sorte zum Gesamtverbrauche sowie ferner der Prozentsatz der Steigerung des Verbrauchs in dem fünfjährigen Zeitraum angegeben. Die weiter folgenden Tafeln A und B auf S. 684 und S. 685 veranschaulichen in graphischer Darstellung für die am meisten gangbaren Postwertzeichensorten, nämlich für die Freimarken zu 3, 5, 10, 20 und 50 Pf., die Entwicklung, die der Verbrauch seit 1875 von Jahr zu Jahr genommen hat, und zwar die Tafel A die Entwicklung nach der Stückzahl des Verbrauchs, die Tafel B die nach dem Anteile des Verbrauchs der genannten Sorten am Gesamtverbrauche. Die Felder auf S. 686 zeigen außerdem in bildlicher Weise, wie sich die im letzten Jahre (1910) verbrauchten Mengen der wichtigsten Postwertzeichensorten zueinander verhalten.

Zur Erläuterung der Übersicht B sei von vornherein darauf hingewiesen, daß die günstigeren Zahlen des Anteils der einzelnen Sorten am Gesamtverbrauche für 1910 zum Teil mit auf die Verringerung der Sortenzahl zurückzuführen sind, da der Anteil der in Wegfall gekommenen Postwertzeichen zu 2 Pf., die 1905 mit 441,7 Millionen Stück noch 11,6 v. H. des Gesamtverbrauchs ausmachten, naturgemäß auf die Anteilzahlen der anderen Sorten einwirkte. Schon in dem Aufsatz im Archiv 1907 war nachgewiesen worden, daß durch die Einführung der Postwertzeichen zu 2 Pf. die Leistungen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung eine ganz beträchtlich höhere Steigerung erfahren hatten als ihre Einnahmen (Archiv 1907, S. 399). Auffallend ist es, daß die Zahl der 1910 abgesetzten Postkarten zu 5 Pf. mit 393,1 Millionen Stück nicht die Zahl der 1905 verbrauchten Postkarten zu 2 und zu 5 Pf. — zusammen 461,9 Millionen Stück — erreicht. Dies erklärt sich daraus, daß, seitdem das Franko für Postkarten und Briefe im Orts- und Nachbarortsverkehr wieder gleichmäßig 5 Pf. beträgt, in diesem Verkehr der Brief bevorzugt wird, so daß der geringere Postkartenverbrauch durch den Mehrverbrauch an Freimarken zu 5 Pf. einen gewissen Ausgleich findet.

Im übrigen ist die bemerkenswerteste Erscheinung nach wie vor das gewaltige Übergewicht der Fünfpfennigmarke über alle anderen Postwert-

*) Amtsblatt des Reichs-Postamts, Jahrgang 1907, S. 213/214.
**) Amtsblatt des Reichs-Postamts, Jahrgang 1906, S. 165 und S. 173.
***) Amtsblatt des Reichs-Postamts, Jahrgang 1910, S. 325.



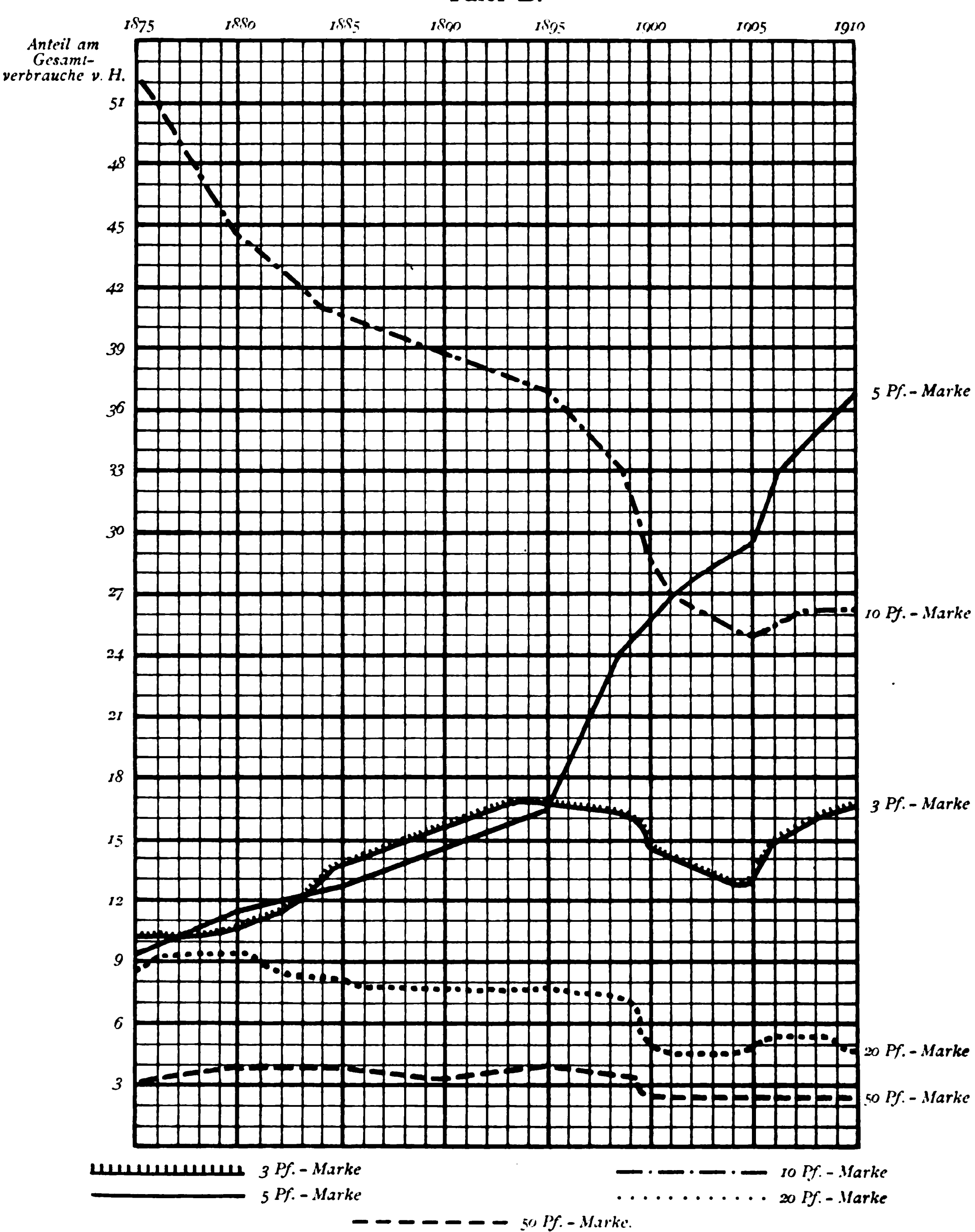
Postwertzeichen-Sorte	1905 Verbrauch Stück	1905 Anteil am Gesamt-Jahres-verbrauche v. H.	1910 Verbrauch Stück	1910 Anteil am Gesamt-Jahres-verbrauche v. H.	Steigerung im Verbrauche 1910 (gegen 1905) v. H.
I. Freimarken.					
Freimarken zu 2 Pf.	293 765 467	7,72	—	—	—
- - 3 -	486 815 297	12,79	742 499 659	16,09	52,52
- - 5 -	1 105 182 527	29,04	1 687 966 366	36,57	52,73
- - 10 -	965 257 918	25,36	1 202 452 373	26,05	24,57
- - 20 -	188 985 832	4,97	227 103 341	4,92	20,13
- - 25 -	63 228 383	1,66	78 449 717	1,70	24,07
- - 30 -	49 992 402	1,31	65 705 308	1,42	31,43
- - 40 -	23 464 277	0,62	26 628 591	0,58	13,48
- - 50 -	93 685 833	2,46	117 168 389	2,54	25,05
- - 80 -	6 197 000	0,16	7 808 918	0,17	26,01
- - 1 ℳ	7 813 084	0,21	10 699 117	0,23	36,94
- - 2 -	1 289 206	0,03	2 083 282	0,05	61,60
- - 3 -	224 256	0,01	147 056	0,00	—
- - 5 -	136 248	0,00	68 776	0,00	—
Freimarken in fremden Währungen (bei den deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Auslande)	1 284 582	0,03	—	—	—
zus. Freimarken (Se. I)	3 287 322 312	86,37	4 168 780 893	90,32	26,81
II. Gestempelte Formulare.					
Postkarten zu 2 Pf. und mit Antwort zu 2 + 2 Pf.	147 927 436	3,89	—	—	—
Postkarten zu 5 Pf. und mit Antwort zu 5 + 5 Pf.	313 973 857	8,25	393 142 789	8,52	25,22
Weltpostkarten zu 10 Pf. und mit Antwort zu 10 + 10 Pf.	4 982 584	0,13	3 475 634	0,07	—
Kartenbriefe zu 10 Pf.	2 465 153	0,07	2 779 820	0,06	12,76
Postanweisungen zu 10 Pf.	16 206 228	0,43	18 772 259	0,41	15,83
Postanweisungen zu 20 Pf.	31 963 402	0,84	27 872 424	0,60	—
Rohrpostkarten zu 25 Pf. und mit Antwort zu 25 + 25 Pf.	485 243	0,01	425 657	0,01	—
Rohrpostbriefumschläge zu 30 Pf.	300 102	0,01	359 129	0,01	19,67
Antwortscheine	—	—	101 991	0,00	—
Gestempelte Formulare in fremden Währungen (bei den deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Auslande)	62 128	0,00	—	—	—
zus. gestempelte Formulare (Se. II)	518 366 133	13,63	446 929 703	9,68	—
insges. Postwertzeichen (Se. I u. II)	3 805 688 445	100,00	4 615 710 596	100,00	21,28
Der Gesamterlös hierfür betrug ℳ	341 974 630,31	—	431 112 346,19	—	26,07.



Tafel A.*)

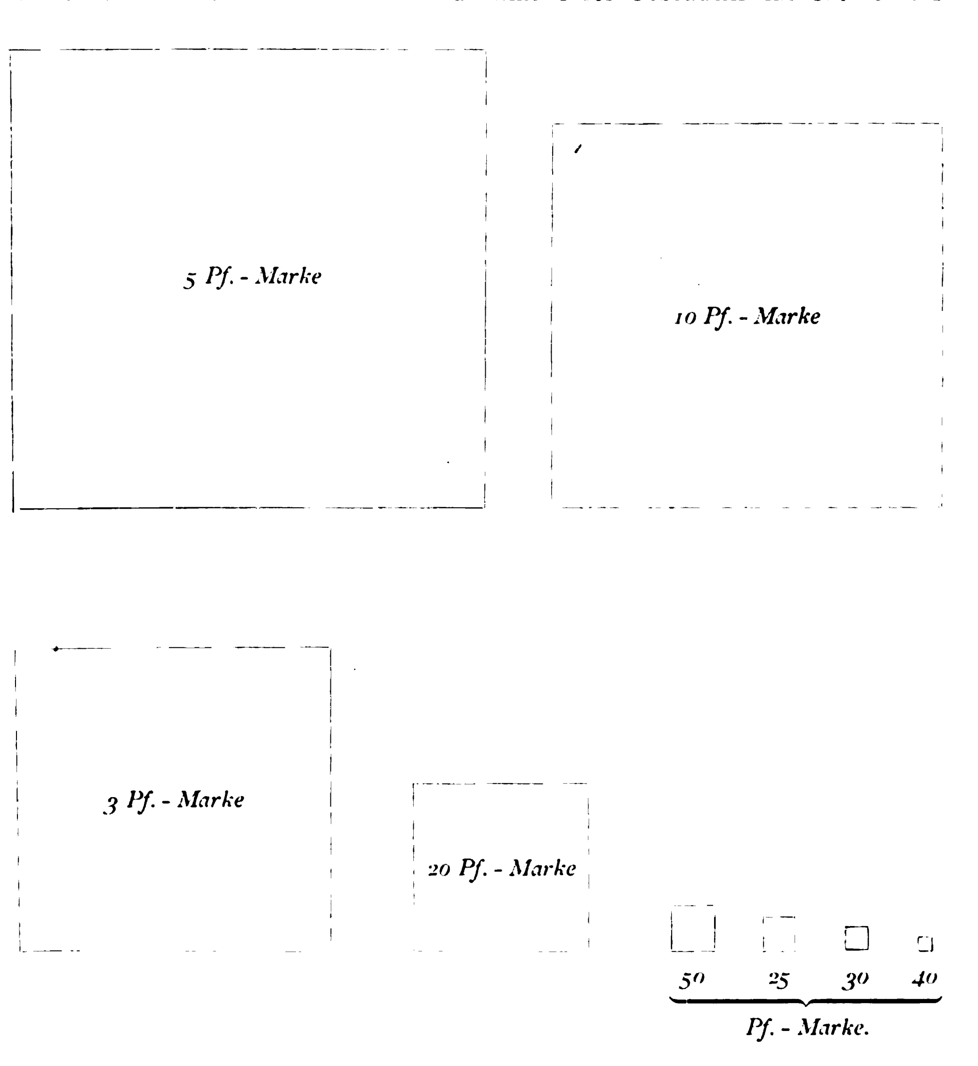
*) Wegen der Gründe für den vorübergehenden Rückgang im Verbrauche der Zehn-, Zwanzig- und Fünfzigpfennigmarke im Jahre 1900 und der Dreipfennigmarke im Jahre 1904 vgl. Archiv 1907, S. 389 und S. 394.

Tafel B.



zeichensorten, das von Jahr zu Jahr mehr zugenommen hat. Mit rund 1 688 Millionen Stück macht ihr Anteil am Gesamtverbrauche 1910 $36{,}_{57}$ v. H. oder mehr als ein Drittel aller Postwertzeichen aus. Ihr Vorsprung vor der Zehnpfennigmarke, der sich 1905 erst auf 140 Millionen Stück belief, ist auf

rund 485 Millionen Stück im Jahre 1910 gewachsen. Die Steigerung ihres Verbrauchs in dem fünfjährigen Zeitraume von 1905 bis 1910 betrug 52,73 v. H. gegen 44,23 v. H. im vorhergegangenen fünfjährigen Zeitraume. Die gewaltige Zunahme des Absatzes seit 1895 wird am besten durch die schnell und ununterbrochen ansteigenden Linien in den Tafeln A und B veranschaulicht. Außer durch die schon erwähnte Zunahme ihres Gebrauchs im Ortsverkehr



ist der Absatz der Fünfpfennigmarke hauptsächlich durch die weiter wachsende Verwendung von Postkarten begünstigt worden, die nicht mit dem Freimarkenstempel versehen sind.

Die Zehnpfennigmarke hat nach ihrer Verbrauchsziffer 1906 zum ersten Male 1 000 Millionen Stück überschritten. Ihr Anteil am Gesamtverbrauche, der seit 1875 dauernd gefallen war (vgl. die Linie auf der Tafel B), ist seit 1906 zum ersten Male wieder gewachsen. Auch war die Steigerung in dem fünfjährigen Zeitraume von 1905 bis 1910 mit 24,57 v. H. wesentlich höher als in früheren gleich langen Zeiträumen. Auf ihren Absatz hat

u. a. zweifellos die vom 1. Januar 1909 ab eingetretene Ermäßigung des Portos für die auf dem unmittelbaren Seewege zur Beförderung kommenden Briefe der ersten Gewichtstufe (bis zu 20 g) nach den Vereinigten Staaten von Amerika von 20 Pf. auf 10 Pf.*) günstig eingewirkt. Dies wird auch dadurch bestätigt, daß die Zunahme des Verbrauchs an Zwanzigpfennigmarken, die in dem zweijährigen Zeitraume von 1906 bis 1908 noch rund 20 Millionen, oder jährlich durchschnittlich 10 Millionen Stück ausgemacht hatte, in der Zeit von 1908 bis 1910 auf rund 5 Millionen, oder jährlich durchschnittlich 2½ Millionen Stück zurückgegangen ist. Dementsprechend hat auch der Anteil der Zwanzigpfennigmarke am Gesamtverbrauche, der sich 1905 mit 4,97 v. H. in steigender Richtung bewegte und 1906 auf 5,12, 1908 auf 5,22 v. H. gewachsen war, neuerdings wieder abgenommen und mit 4,92 v. H. im Jahre 1910 ungefähr wieder den Stand von 1901 erreicht.

Die günstige Entwicklung des Absatzes der Dreipfennigmarke hängt in der Hauptsache mit dem Wegfalle der Zweipfennigmarke zusammen. Von den wichtigeren Postwertzeichensorten hat ihr Verbrauch neben dem der Fünfpfennigmarke am meisten, um 52,52 v. H., zugenommen.

Der Absatz der Fünfundzwanzigpfennigmarke und der Fünfzigpfennigmarke hat sich ziemlich gleichmäßig weiter entwickelt. Ihre Anteile am Gesamtverbrauche betrugen 1910 1,70 und 2,54 v. H. gegen 1,66 und 2,46 v. H. im Jahre 1905. Fünfzigpfennigmarken wurden sowohl 1905 (93,7 Millionen Stück) wie 1910 (117,2 Millionen Stück) etwa um die Hälfte mehr abgesetzt als Fünfundzwanzigpfennigmarken (1905: 63,2 Millionen, 1910: 78,4 Millionen Stück).

Von den 1900 eingeführten höheren Wertsorten der Freimarken erfreuen sich die zu 30 und 80 Pf. sowie zu 1 und 2 ℳ auch weiterhin wachsender Beliebtheit. Diese Sorten weisen sämtlich einen höheren Prozentsatz der Steigerung auf als die Zehn-, Zwanzig-, Fünfundzwanzig- und Fünfzigpfennigmarken. Bei der Marke zu 2 ℳ war die Steigerung im letzten fünfjährigen Zeitraume mit 61,60 v. H. sogar höher als bei allen anderen Postwertzeichensorten, einschließlich der Fünfpfennigmarke. Dagegen ist bei den Marken zu 40 Pf. der Anteil am Gesamtverbrauche (0,58 v. H. gegen 0,62 v. H. im Jahre 1905) und bei den Marken zu 3 und 5 ℳ außerdem auch die Stückzahl der verbrauchten Mengen zurückgegangen. Von den Marken zu 3 ℳ wurden 1910 rund ein Drittel, von den Marken zu 5 ℳ rund die Hälfte weniger ausgegeben als 1905.

Auch der Verbrauch an gestempelten Formularen war 1910 mit rund 447 Millionen Stück oder 9,68 v. H. des Gesamtverbrauchs geringer als 1905, wo die gestempelten Formulare mit rund 518 Millionen Stück noch 13,63 v. H. des Gesamtverbrauchs ausgemacht hatten. Dies ist neben dem geringeren Absatze der Postkarten hauptsächlich auch mit auf den Rückgang des Verbrauchs an Postanweisungen zu 20 Pf. zurückzuführen.

Die Zahl der verbrauchten Postkarten aller Art, die 1905 noch 466,9 Millionen Stück betragen hatte, ist 1910 auf 396,6 Millionen Stück, also in fünf Jahren um 15,06 v. H. gesunken; der Verbrauch an Weltpostkarten allein ist seit 1905 dauernd weiter zurückgegangen. Statt rund 5 Millionen Stück im Jahre 1905 wurden 1910 nur noch rund 3,5 Millionen, oder 1,5 Millionen Stück (30 v. H.) weniger abgesetzt. Dafür bleibt nur die Erklärung, daß auch im internationalen Verkehr immer mehr ungestempelte Postkarten verwendet werden.

---

*) Amtsblatt des Reichs-Postamts, Jahrgang 1908, S. 337.



Die Postanweisung zu 20 Pf. ist seit Einführung des Post-Scheckverkehrs vom 1. Januar 1909 ab*) mehr und mehr durch die Zahlkarte verdrängt worden. Während 1908 noch rund 33 Millionen Postanweisungen zu 20 Pf. abgesetzt wurden, ist ihr Verbrauch 1910 auf 27,8 Millionen Stück, mithin um 4,2 Millionen Stück oder 12,73 v. H. in zwei Jahren, zurückgegangen. Die Postanweisung zu 10 Pf., auf die nur Beträge bis zu 5 ℳ eingezahlt werden dürfen, und die infolgedessen von dem mehr mit höheren Beträgen rechnenden Postscheckverkehr nicht im gleichen Umfange zurückgedrängt wird, hat zwar nicht mehr einen gleich hohen Prozentsatz der Steigerung wie früher aufzuweisen — in dem fünfjährigen Zeitraume von 1900 bis 1905 betrug dieser nahezu 50 v. H. —, sondern nur noch eine Steigerung um 15,83 v. H.; sie hat aber 1910 auch gegen 1908 immer noch um ein geringes, um rund 82 000 Stück, zugenommen. Ihr Anteil am Gesamtverbrauche belief sich 1905 auf 0,43 v. H., 1908 auf 0,44 v. H. und 1910 immer noch auf 0,41 v. H.

Der Verbrauch an Kartenbriefen, der von 8,1 Millionen Stück im Jahre 1898 auf 2,4 Millionen Stück im Jahre 1905 gesunken war, ging 1906 weiter auf 2,3 Millionen Stück zurück. Seitdem hat sich zwar die Verbrauchsziffer um ein weniges (rund 1/2 Millionen Stück) auf nahezu 2,8 Millionen gehoben; der Anteil der Kartenbriefe am Gesamtverbrauch ist dagegen wiederum geringer geworden: er machte 1910 nur noch 0,06 v. H. aus, gegen 0,07 v. H. im Jahre 1905 und 0,34 v. H. im Jahre 1898.

Antwortscheine wurden 1908 rund 67 000, 1910 rund 102 000 Stück ausgegeben. Ihr Absatz hat sich mithin seit dem ersten vollen Jahre ihrer Einführung auf etwa das Eineinhalbfache gesteigert.

Auffällig ist es, daß zum ersten Male der Verbrauch an Rohrpostkarten eine Abnahme aufweist. Während ihre Zahl 1906 noch auf 502 000 Stück, also gegen 1905 um 17 000 Stück, gestiegen war, ist sie seitdem dauernd zurückgegangen und betrug 1910 nur noch 425 000, oder rund 60 000 Stück (12,37 v. H.) weniger als fünf Jahre vorher. Die Zahl der Rohrpostbriefumschläge ist dagegen auch weiterhin, und zwar um 19,67 v. H. in dem fünfjährigen Zeitraume, gestiegen. Da 1910 insgesamt 3 009 800 Stück Rohrpostkarten und Rohrpostbriefe befördert worden sind, hat das Publikum neben den mit Wertstempel versehenen Rohrpostkarten und Rohrpostbriefumschlägen überwiegend gewöhnliche Postkarten und gewöhnliche Briefumschläge benutzt, die in üblicher Weise mit Postwertzeichen frankiert worden sind.

Die bei den deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Ausland abgesetzten Postwertzeichen in fremden Währungen, die in der Statistik für 1905 besonders aufgezählt waren, sind für 1910 den gleichwertigen Sorten der Markwährung hinzugerechnet worden. Da sie aber 1905 nur 0,03 v. H. des Gesamtverbrauchs ausgemacht haben, wird durch ihre Einrechnung das Gesamtbild nur wenig verschoben.

Daß der Gesamterlös für die abgesetzten Postwertzeichen in dem fünfjährigen Zeitraume von 1905 bis 1910 zum ersten Male mit 26,07 v. H. einen höheren Prozentsatz der Steigerung aufweist als der Gesamtverbrauch (21,28 v. H.), ist auf den Wegfall der geringwertigen Postwertzeichensorten zu 2 Pf. zurückzuführen.

Der Durchschnittserlös für ein Postwertzeichen betrug 1910 9,341 Pf. gegen 8,986 Pf. 1905 und 9,247 Pf. 1900.

*) Amtsblatt des Reichs-Postamts, Jahrg. 1908, S. 299.



Die Zahl der Stellen, bei denen amtlich Postwertzeichen verkauft werden, d. h. die Zahl der Postanstalten und der amtlichen Verkaufstellen für Postwertzeichen, hat sich 1910 gegenüber 1905 von 59 744 auf 61 930, mithin um 2186 oder 3,66 v. H., erhöht. Daneben ist die schnelle Erlangung von Postwertzeichen durch die weitere Aufstellung zahlreicher Automaten wesentlich erleichtert worden. Ende 1910 befanden sich 567 amtliche Postwertzeichen-Automaten im Betriebe, durch die in diesem Jahre 47 832 530 Freimarken zu 5 und 10 Pf. sowie Postkarten zu 5 Pf. im Gesamtbetrage von 2 920 305 ℳ abgesetzt wurden, d. s. 1,04 v. H. des Gesamtverbrauchs an Postwertzeichen und 0,68 v. H. des Gesamterlöses. Zieht man zum Vergleiche nicht den Gesamtverbrauch und den Gesamterlös heran, sondern nur die Verbrauchs- und Erlösziffern für die gleichen Postwertzeichensorten, die aus Automaten entnommen werden können, so ergibt sich, daß 1910 1,46 v. H. aller verbrauchten Postwertzeichen dieser Sorten durch Automaten abgesetzt worden sind, daß aber der durch ihren Absatz erzielte Betrag nur 1,35 v. H. des für diese Sorten insgesamt aufgekommenen Erlöses ausgemacht hat.

Die 1900 beim Postamte 19 in Berlin (Beuthstraße) eingerichtete, neuerdings zum Briefpostamte verlegte Verkaufstelle für deutsche Kolonial-Postwertzeichen hat von 1906 bis Ende 1910 rund 579 600 ℳ vereinnahmt, gegen rund 652 000 ℳ von 1900 bis Ende 1905.

Neuere Entscheidungen auf dem Gebiete der Unfallversicherung.*)

Von den in neuerer Zeit getroffenen Entscheidungen des Reichsversicherungsamts auf dem Gebiete der Unfallversicherung werden die folgenden von besonderem Interesse sein.

Betriebsgefahr und Gefahren des täglichen Lebens.

Die gesetzliche Unfallversicherung erstreckt sich auf alle Gefahren, die durch den Betrieb geboten sind. Dazu gehören auch die »Gefahren des täglichen Lebens«, sofern der Versicherte ihnen infolge seiner Betriebstätigkeit ausgesetzt ist.

Demgemäß wird ein Blitzschlag, von dem ein Arbeiter auf der Betriebstätte betroffen wird, jetzt stets als Betriebsunfall angesehen, mag der Blitzschlag im Freien oder im geschützten Raume erfolgt sein, und mögen die für die Richtung der Blitzbahn maßgebend gewesenen Umstände nicht oder nicht mehr zu erkennen sein. Nach dem jetzigen Stande der Wissenschaft ist anzunehmen, daß gerade an der Stelle, wo der Blitz einschlug, eine erhöhte Blitzgefahr vorhanden war, daß also ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall bestand (Rekursentscheidung vom 26. Mai 1905).

*) Vgl. Archiv 1904, S. 399ff., 435ff., 470ff. und 1906, S. 55ff.

Die nachstehenden Ereignisse sind ebenfalls als Betriebsunfall anerkannt worden: Der Führer eines Kraftomnibusses wurde an der Endstation der Linie, also auf der Betriebstätte, von einer verirrten Kugel getroffen, die in einer anderen Straße abgeschossen worden war (R. E. vom 9. Februar 1909). — Ein Arbeiter wurde von einem jüngeren Mitarbeiter, den er wegen mangelhafter Arbeit zurechtgewiesen hatte, durch einen Steinwurf verletzt. Es wurde angenommen, daß die Zurechtweisung im Interesse des Betriebs erfolgt war, und daß sie den Verletzten einer erhöhten Gefahr, von dem darüber unmutig gewordenen Täter körperlich verletzt zu werden, ausgesetzt hatte (R. E. vom 25. Mai 1906). — Ein Arbeiter wurde auf der im Walde belegenen Betriebstätte von einem Insekt gestochen und starb infolgedessen an Blutvergiftung. Nach der Urteilsbegründung war der Arbeiter nur durch seine Tätigkeit im Betriebe, der sich noch dazu im Walde, also in besonders insektenreicher Gegend befand, in den Bereich der Gefahr geraten (R. E. vom 10. Dezember 1909).

Loslösung vom Betriebe.

Ein wegen Trunkenheit von der Arbeit verwiesener Arbeiter war noch mehrere Stunden auf der Betriebstätte verblieben und auf dem so verspätet angetretenen Heimwege, jedoch noch im Banne des Betriebs, verunglückt. Es lag kein Betriebsunfall vor; denn die Beschäftigung des Verunglückten für den fraglichen Tag war mit dem Zeitpunkte der Weisung, nach Hause zu gehen, beendigt, indem nicht nachgewiesen war, daß er ungeachtet dieser Weisung noch Betriebsarbeit verrichtet hatte. Der Unfall hätte vielleicht dann noch dem Betriebe zugerechnet werden können, wenn sich der Arbeiter unverzüglich auf den Heimweg begeben hätte und dabei im Banne des Betriebs verunglückt wäre (R. E. vom 7. September 1909).

Überanstrengung bei der Arbeit.

Nicht selten werden Ansprüche auf Unfallentschädigung erhoben, weil angeblich durch Überanstrengung bei der Arbeit eine Körperverletzung herbeigeführt worden sein soll. Abgesehen von den Leistenbrüchen, bei denen man wegen der bekannten Art ihrer allmählichen Entstehung in den allermeisten Fällen von vornherein berechtigt ist, einen entschädigungspflichtigen Unfall auszuschließen (Archiv 1904, S. 440), ist es bei inneren Schäden, z. B. bei Gefäßzerreißungen in der Lunge, bei Herzmuskeldehnung usw., oft sehr schwierig, zu entscheiden, ob Unfallfolge oder nur die natürliche Weiterentwicklung eines bereits vorhanden gewesenen Leidens vorliegt.

War die Arbeit, die dem Eintritte des Schadens voranging, außergewöhnlich schwer und ging sie über den Rahmen des Betriebsüblichen hinaus, so wird, wenn sonst nichts dagegen spricht, in diesem Umstand ein gewisser Beweis für den ursächlichen Zusammenhang zwischen Betriebsarbeit und Körperschaden zu erblicken sein. Natürlich muß auch, wenn ein »Unfall« angenommen werden soll, ein plötzliches, d. h. zeitlich bestimmbares und in einen verhältnismäßig kurzen Zeitraum eingeschlossenes Ereignis vorliegen.

War die Arbeit nicht besonders schwer, ging sie über das Maß des Betriebsüblichen nicht hinaus, so sind die näheren Verhältnisse, unter denen die Arbeit verrichtet wurde, von Bedeutung. Ein bestimmtes Maß für das, was betriebsüblich ist, gibt es, streng genommen, nicht. Bei der Verschiedenheit der körperlichen und geistigen Eigenschaften der Menschen wirkt ein und dasselbe Ereignis auf verschiedene Personen, ja sogar auf ein und dieselbe Person unter anderen örtlichen und zeitlichen Verhältnissen verschieden ein. So kann eine ungleichmäßige Verteilung des Gewichts beim Tragen, Heben oder Wenden von Lasten oder auch die Schwierigkeit der Handhabung des Gegenstandes zu Unfällen

führen, deren Ursache namentlich den Mitarbeitern dann verborgen bleibt, wenn sich die schädliche Wirkung nicht sofort bemerkbar macht. Schwächliche Personen sind dem mehr ausgesetzt als kräftige; sie genießen aber ebenfalls den Schutz der Unfallversicherung. Hierher gehören auch die häufigen Fälle, in denen ein bisher nicht in die Erscheinung getretenes oder auch ein schon bemerkbar gewordenes organisches Leiden des Versicherten durch die Anstrengung bei der Arbeit ausgelöst oder verschlimmert worden ist; es sind jedoch die Grenzfälle auszuscheiden, in denen das Leiden des Versicherten bereits so weit vorgeschritten war, daß es nur eines ganz geringen Anstoßes bedurfte, um es in die Erscheinung treten zu lassen oder wesentlich zu verschlimmern. In solchen Fällen ist eben die Arbeit nicht die irgendwie erheblich mitsprechende Ursache für den Ausbruch oder die Verschlimmerung des Leidens; der Schaden ist vielmehr nur gelegentlich der Arbeit hervorgetreten, und dafür ist der Träger der Unfallversicherung nicht haftbar zu machen. (Vgl. Monatsblätter für Arbeiterversicherung von 1912, Nr. 8, S. 100 ff.)

Beispiele aus der Rechtsprechung: Der Tod eines Arbeiters infolge Lungentuberkulose wurde nicht als Unfallfolge anerkannt, weil die betriebsübliche Arbeit (schweres Heben) auf die Verschlimmerung des Leidens ohne wesentlichen Einfluß gewesen war. Der Tod wäre, da es sich um eine schwere, bereits weit vorgeschrittene Tuberkulose handelte, aller Wahrscheinlichkeit nach oder mit Sicherheit (wie einer der ärztlichen Gutachter sagte) in allernächster Zeit eingetreten, auch wenn der Verstorbene jene Arbeiten nicht verrichtet hätte (R. E. vom 27. Februar 1912). — Der Durchbruch eines Magengeschwürs während der Betriebsarbeit konnte nicht als Betriebsunfall angesehen werden, weil die Arbeit (Ziehen eines beladenen Wagens) keineswegs außergewöhnlich schwer, und ihr somit eine wesentliche Mitwirkung beim Durchbruche des Geschwürs nicht zuzumessen war. Es war vielmehr mit ausreichender Sicherheit anzunehmen, daß der Durchbruch des zweifellos schon längere Zeit bestehenden Magengeschwürs auch dann nicht wesentlich später erfolgt wäre, wenn die in Frage stehende Betriebsarbeit nicht vorgenommen worden wäre (R. E. vom 26. Januar 1909). Einige weitere Beispiele sind im Archiv 1904, S. 437 f., enthalten.

Mittelbare Unfallfolgen.

Die Frage, ob eine mit dem Unfalle nicht unmittelbar im Zusammenhange stehende Krankheit, die sich ein Unfallverletzter während seines Aufenthalts in der Heilanstalt zugezogen hat, als mittelbare Unfallfolge anzusehen ist, hat das Reichsversicherungsamt in folgenden neueren Fällen verneint. Ein Arbeiter, der wegen einer Armverletzung im Krankenhause behandelt wurde und mehrmals operiert werden mußte, zog sich daselbst mehrere Wochen nach seiner letzten Narkotisierung eine Erkältungskrankheit (Luftröhrenkatarrh und Brustfellentzündung) zu, an deren Folgen er starb. Das Reichsversicherungsamt lehnte die Annahme eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen Unfall und Krankheit ab, weil anzunehmen war, daß die weit zurückliegende Operation nebst Narkose zur Entstehung der Krankheit in keiner Weise beigetragen hatte (R. E. vom 18. November 1911). — In einem anderen Falle wurde der Tod eines wegen Unterschenkelbruchs im Krankenhause behandelten Bergmanns, der daselbst einem akuten Gelenkrheumatismus erlag, nicht als mittelbare Unfallfolge anerkannt. Im Rekursurteil ist u. a. folgendes ausgeführt: »Die Behauptung, daß der früher nie an Rheumatismus erkrankte Mann das zum Tode führende Leiden nie erworben hätte, wenn er nicht zum Aufenthalt im Krankenhaus infolge des Unfalls genötigt gewesen wäre, und daß aus diesem Grunde der Unfall als mittelbare

Ursache der Todeskrankheit angesehen werden müsse, kann auch nicht mit Erfolg zur Begründung der erhobenen Entschädigungsansprüche aufgestellt werden. Denn diese Behauptung ist durch nichts erwiesen und auch nicht erweisbar. Es ist wohl möglich, daß dem Aufenthalt im Krankenhause der Erwerb des Gelenkrheumatismus zur Last zu legen ist. Aber auf der anderen Seite besteht die gleich große Möglichkeit, daß der Verstorbene sich auch außerhalb des Krankenhauses dieses Leiden zugezogen hätte. Auf diese Art von Möglichkeit eines ursächlichen Zusammenhanges hin kann die Verurteilung der Beklagten nicht erfolgen« (R. E. vom 12. Juni 1912).

Als mittelbare Unfallfolgen werden von manchen Rentenbewerbern auch die nervösen Störungen aufgefaßt, die zuweilen durch die Aufregungen des Kampfes um die Rente entstehen. Nervöse Störungen funktioneller Art (ohne nachweisbare Beschädigung des Nervensystems) sind aber nur dann als Unfallneurosen (traumatische Neurosen) zu betrachten und deshalb entschädigungspflichtig, wenn sie mit dem Unfall unmittelbar in ursächlichem Zusammenhange stehen, nicht aber dann, wenn sie durch ungerechtfertigte Begehrungsvorstellungen und die Aufregungen des infolge dieser Vorstellungen geführten Rentenkampfes hervorgerufen oder verschlimmert werden. Einem Arbeiter, der eine Verletzung der Hornhaut beider Augen erlitten hatte, wurde eine Rente von 15 v. H. der Vollrente bewilligt. Er legte Berufung ein mit der Begründung, daß durch die Verletzung sein ganzes Nervensystem in Mitleidenschaft gezogen sei. In der Tat wurde auch bei ihm eine leichte Nervosität festgestellt, was die von ihm begehrte Erhöhung der Rente auf 33$^1/_3$ v. H. zur Folge hatte. Als er aber auch diesen Satz anfocht und die Vollrente beanspruchte, wurde er sowohl vom Schiedsgericht als auch vom Reichsversicherungsamt abgewiesen, obgleich nachgewiesen war, daß sich bei ihm eine schwere Nervenstörung herausgebildet hatte, die sich durch Energielosigkeit, rasche Ermüdbarkeit, Niedergeschlagenheit usw. äußerte. Die Abweisung erfolgte, weil die Nervenstörung wesentlich durch Begehrungsvorstellungen infolge des Rentenkampfes hervorgerufen war (R. E. vom 27. Juni 1910). In gleicher Weise sind in einer Entscheidung des württembergischen Landesversicherungsamts vom 13. Oktober 1906 die auf solche Vorstellungen zurückzuführenden hysterischen Erscheinungen, die lediglich in der Einbildung des Rentenbewerbers bestanden, nicht als Unfallfolgen anerkannt worden.

Beurteilung der Unfallfolgen.

Augenverletzungen. Hat der Verletzte die Sehfähigkeit auf einem Auge zum Teil eingebüßt, auf dem anderen Auge aber die normale Sehkraft behalten, so wird in der Regel keine Beschränkung der Erwerbsfähigkeit anzuerkennen sein. Nur dann, wenn die Herabsetzung der Sehkraft auf dem verletzten Auge sehr erheblich ist, ist die Gewährung einer mäßigen Rente (von 10 bis 15 v. H.) am Platze.

Beim völligen Verluste der Sehkraft auf einem Auge wird in der Regel eine Rente von 25 v. H. der Vollrente gewährt. Nur bei sogenannten »qualifizierten« Arbeitern ist nach den vom Reichsversicherungsamt aufgestellten Grundsätzen eine höhere Rente von etwa 33$^1/_3$ v. H. am Platze. Der Begriff »qualifizierter« Arbeiter ist aber keineswegs auf gelernte Arbeiter jeder Art anzuwenden, sondern nur — als Ausnahme — auf Arbeiter besonderer Berufe, die eine außergewöhnlich gute Sehkraft nötig haben. Das Reichsversicherungsamt hat sich neuerdings entschlossen, diesen Ausdruck möglichst zu vermeiden (R. E. vom 2. November 1910). Der Satz von 25 und 33$^1/_3$ v. H. wird für eine gewisse Übergangszeit etwas zu erhöhen sein; denn erfahrungsgemäß vergeht

ein längerer Zeitraum (mindestens wohl von zwei Jahren), bis sich der Verletzte an die Folgen der Einäugigkeit, insbesondere an den Ausfall im seitlichen Gesichtsfeld und an den Verlust der genaueren Tiefenwahrnehmung und des körperlichen Sehens gewöhnt hat. Er muß zunächst Arbeiten in gefährlicher Umgebung meiden und ist auch sonst nur beschränkt verwendbar. Eine dauernde Erhöhung der obigen Sätze ist dann angezeigt, wenn beim Verlust eines Auges die Sehkraft des anderen erhalten gebliebenen Auges bereits herabgesetzt war.

Bei gänzlicher Erblindung beider Augen wird nicht bloß völlige Erwerbsunfähigkeit, sondern auch eine gewisse Hilflosigkeit angenommen, die in der Regel mit einer über die Vollrente von $66^2/_3$ v. H. des Jahresarbeitsverdienstes hinausgehenden Rente von 80 v. H. des Jahresarbeitsverdienstes zu entschädigen sein wird (R. E. vom 11. März 1902).

Unfallfolgen geringen Grades. Nicht jede Verletzung der körperlichen Unversehrtheit gibt dem Versicherten einen Anspruch auf Unfallrente. Der Anspruch ist selbst dann nicht ohne weiteres begründet, wenn dem Betroffenen infolge der Verletzung gewisse Unbequemlichkeiten erwachsen. Auf eine Rente hat nur Anspruch, wer in seiner Erwerbsfähigkeit in einem solchen Grade beeinträchtigt ist, daß die Beeinträchtigung im wirtschaftlichen Leben als ein meßbarer Schaden in Betracht kommt. Dies kann aber bei einer Beschränkung der Erwerbsfähigkeit um weniger als 10 v. H. der Regel nach nicht zugegeben werden. Demgemäß hat das Reichsversicherungsamt die Entziehung einer zehnprozentigen Rente gutgeheißen, nachdem festgestellt worden war, daß die Folgen einer Fingerverletzung, die der Kläger erlitten hatte, bis auf eine geringe Schwellung im Bereiche des Mittelgelenks und eine in sehr günstiger Stellung erfolgte Versteifung dieses Mittelgelenks beseitigt waren (R. E. vom 25. Mai 1907). In derselben Weise ist auch, wie im nächsten Absatze weiter ausgeführt ist, der Verlust eines Fingers oder Fingerglieds zu beurteilen, sobald Gewöhnung eingetreten ist.

Änderung der Verhältnisse.

Die Herabsetzung oder Aufhebung einer rechtskräftig gewährten Rente ist nach § 88 G. U. V. G. (§ 608 der Reichsversicherungsordnung) vom Eintritt einer wesentlichen Änderung der Verhältnisse abhängig, die für die Gewährung der Rente maßgebend waren. Dies ist z. B. der Fall, wenn sich der Zustand des Verletzten gebessert und seine Erwerbsfähigkeit gehoben hat. Aber auch ohne objektiv nachweisbare Besserung des Zustandes tritt oft durch Gewöhnung an den durch die Folgen des Unfalls geschaffenen Zustand eine Hebung der Erwerbsfähigkeit ein. Insbesondere pflegt sich ein Arbeiter an den Verlust eines Fingers oder Fingergliedes so zu gewöhnen, daß er wie mit einer unversehrten Hand arbeiten kann, also nicht mehr in der Erwerbsfähigkeit beschränkt ist, so daß die Rente wegfallen kann. Vom Reichsversicherungsamt ist auch die Aufhebung einer wegen Handverletzung gewährten Rente von 15 v. H. der Vollrente für gerechtfertigt erklärt worden, obgleich vom Arzte eine wesentliche Änderung der Unfallfolgen verneint worden war und wahrscheinlich auch noch gewisse Unbequemlichkeiten beim Gebrauche der Hand bestanden. Der Verletzte verdiente aber nicht bloß einen höheren Arbeitslohn, als er vor dem Unfalle bezogen hatte, sondern seine Leistungen waren auch die gleichen wie die gesunder gleichartiger Arbeiter. Es wurde deshalb als erwiesen erachtet, daß er sich an die etwa noch bestehenden Unfallfolgen völlig gewöhnt hatte, und daß die Beschwerden, die noch vorhanden sein mochten, seine Erwerbsfähigkeit keinesfalls in einem solchen Grade beein-

trächtigten, daß diese Beeinträchtigung im wirtschaftlichen Leben als ein meßbarer Schaden in Betracht kam (R. E. vom 25. Januar 1909).

Eine Änderung der Verhältnisse wurde in dem folgenden Falle, in dem es sich um einen Antrag auf Erhöhung der Rente handelte, nicht anerkannt. Ein durch Unfall verletzter Postaushelfer hatte geltend gemacht, daß er, nachdem er älter geworden war, nunmehr einen höheren Verdienst als zur Zeit des Unfalls haben würde, wenn er nicht verunglückt wäre; für diesen Ausfall wollte er schadlos gehalten werden. Der Anspruch wurde mit folgender Begründung abgewiesen: »Maßgebend für die Berechnung der Rente ist einerseits nach § 10 G. U. V. G. derjenige Arbeitsverdienst, den der Verletzte im letzten Jahre vor dem Unfalle bezogen hat, und anderseits nach § 9 a. a. O. derjenige Grad der Erwerbseinbuße, die der Verletzte durch den Unfall erlitten hat. Ist der Jahresarbeitsverdienst einmal rechtskräftig festgesetzt, so kann an ihm nichts mehr geändert werden; insbesondere rechtfertigt die Annahme, daß der Verletzte jetzt ohne den Unfall einen höheren Arbeitsverdienst haben würde, nicht eine anderweitige Feststellung des Jahresarbeitsverdienstes. Ist ferner die Höhe der Rente einmal rechtskräftig festgestellt, so kann eine Erhöhung des Prozentsatzes nur dann vorgenommen werden, wenn durch eine Verschlimmerung der Unfallfolgen die Erwerbsfähigkeit des Verletzten weiter abgenommen hat« (R. E. vom 17. November 1910).

Eine vorübergehende Verschlimmerung der Unfallfolgen ist nicht als eine Änderung der Verhältnisse anzusehen, die eine Erhöhung der Rente rechtfertigen könnte. Dies gründet sich auf den Umstand, daß die Unfallrenten als Durchschnittsentschädigungen gelten. Durch R. E. vom 10. März 1911 hat das Reichsversicherungsamt z. B. die Erhöhung einer zwanzigprozentigen Teilrente für 20 Tage, an denen der Verletzte wegen Verschlimmerung der Unfallfolgen krank war, abgelehnt. In der Begründung heißt es: »Der Begriff der Durchschnittsrente schließt es in sich, daß damit auch die Zeiten kurzer vorübergehender Verschlimmerungen der Unfallfolgen und damit weiter herabgesetzter Erwerbsunfähigkeit ausgeglichen sind. Wie bei dieser Sach- und Rechtslage die Versicherungsträgerin nicht berechtigt ist, dem Kläger für die Zeiten, in denen er völlig beschwerdefrei und daher völlig erwerbsfähig ist, die Teilrente von 20 v. H. zu kürzen oder gar aufzuheben, ebenso wenig ist der Verletzte berechtigt, für die kurze Zeit einer vorübergehenden Verschlimmerung die Erhöhung seiner Teilrente zu verlangen.«

Angehörigenrente.

Der Rentenanspruch von Verwandten aufsteigender Linie eines durch Unfall Getöteten (Eltern und Großeltern) ist davon abhängig, daß sie hilfsbedürftig sind, und daß ihr Lebensunterhalt von dem Verstorbenen ganz oder überwiegend bestritten worden ist. Als hilfsbedürftig kann ein Aszendent, der sich im Besitz eines Vermögens (Grundstücks usw.) befindet, nicht angesehen werden, solange er sich durch Veräußerung der Vermögenswerte ein ausreichendes Einkommen verschaffen kann (R. E. vom 28. Februar 1912). Dasselbe ist der Fall, wenn der Aszendent durch Hingabe einer ihm gehörenden Summe (z. B. einer ihm zufallenden Lebensversicherungssumme) eine ausreichende Leibrente erwerben kann, oder wenn er außer dem Verunglückten noch andere Kinder hat, die zu seinem Unterhalte verpflichtet sind und gesetzlich dazu angehalten werden können. Was die weitere Frage betrifft, ob der Lebensunterhalt der Eltern usw. zur Zeit des Unfalls ganz oder überwiegend durch den Verstorbenen bestritten worden ist (oder ob sie der Verstorbene, wie § 593 der Reichsversicherungsordnung sagt, wesentlich aus seinem Arbeitsverdienst unterhalten hat), so hält

es oft schwer, einen ziffernmäßigen Nachweis der Unterstützungen zu erlangen, die der Verstorbene seinen Eltern usw. gewährt hat. Nach einer Entscheidung des Reichsversicherungsamts vom 1. März 1912 wurde der Mutter eines Getöteten eine Rente zuerkannt, weil sich aus den Ermittlungen entnehmen ließ, daß der Verunglückte aller Wahrscheinlichkeit nach der Klägerin, wie sie behauptete, einen Betrag von 40 ℳ monatlich zugeführt und damit ihren Lebensunterhalt überwiegend bestritten hatte.

Die Entwicklung und die wirtschaftliche Bedeutung des Seehafens in Emden.

Von Postrat Dr. Schmidt in Oldenburg (Grhzgt.).

»Hohenzollernhafen« könnte man den Hafen von Emden nennen, denn seit Jahrhunderten haben ihm die Herrscher aus dem Hohenzollernhause ihr besonderes Interesse zugewendet. Der Große Kurfürst, der König Friedrich der Große, Kaiser Wilhelm I. und Kaiser Wilhelm II. haben die Bedeutung dieses Hafens erkannt, ihn erweitert und schließlich zu einem großen Seehafen ausgebaut.

Die Entwicklung Emdens als Hafenstadt sowie die Vorgeschichte des Hafens und seine Ausgestaltung sind bereits im Archiv 1901, S. 571 ff., geschildert worden. Als die neuere Seehandelspolitik mit dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals neues Hinterland für Emden erschloß, wurde nach großangelegtem Plane ein Seehafen erbaut, um — im Wettbewerbe mit den niederländischen Häfen der Rheinmündung — für die größten Hochseedampfer geeignete Hafenanlagen zu schaffen. Abgesehen von dem für den größeren Schiffsverkehr nicht mehr in Betracht kommenden Stadthafen — dem Rathausdelft und dem Falderndelft —, hat man den neuen Binnenhafen und den Außenhafen zu unterscheiden. In den neuen Binnenhafen mündet von Osten her der Dortmund-Ems-Kanal. Das dadurch verbreiterte Hafenbecken dient als Wendeplatz zum Drehen der Schiffe. Nördlich von der Kanalmündung ist ein Zungenkai erbaut, der als Umladeplatz vom Seeschiff in die Eisenbahn dient. Auf dem Zungenkai ist ein Schuppen von 2000 qm Grundfläche aus Eisenfachwerk errichtet und mit elektrisch betriebenen Kranen (5 fahrbaren Winkelportalkranen von 3,25 t und einem feststehenden Krane von 10 t Tragkraft) ausgerüstet. Zu beiden Seiten des Schuppens befinden sich Eisenbahngleise, die zum Teil eingepflastert sind. Südlich vom Zungenkai bietet eine Dalbenreihe*) geeignete Festmacheplätze für Schiffe, die in Kanalfahrzeuge löschen oder aus ihnen laden wollen. Der ganze Binnenhafen gewährt zum Überwintern von Schiffen günstige Liegeplätze. An den neuen Binnenhafen schließt sich, aber von ihm durch die Seeschleuse und die alten Nesserländer Schutzschleusen getrennt, der Außenhafen an,

*) Dalben oder Dückdalben sind gruppenweise sehr tief in den Grund des Gewässers gerammte Pfähle, die durch eiserne Bänder miteinander verbunden, mit den aus dem Wasser hervorragenden eisenbeschlagenen Köpfen gegeneinander geneigt sind und nach unten auseinander streben. Das Wort führt man auf den Herzog von Alba (Duc d'Albe) zurück, der diese Gerüste zuerst eingeführt haben soll



dessen Lage und Einrichtungen im Archiv a. a. O. näher beschrieben sind. Er krönt das Werk des Dortmund-Ems-Kanals als Schlußstein. Der Bau des Außenhafens ist 1898 begonnen und 1901 vollendet worden. Die Kosten betrugen rund 8,9 Millionen Mark, die des neuen Binnenhafens (einschl. des Vorflutkanals) rund 6,9 Millionen Mark.

Nachdem nunmehr 11 Jahre nach der Eröffnung des Außenhafens verstrichen sind, wird die Erörterung interessieren, ob sich die Aufwendung der bedeutenden Mittel gelohnt hat, und ob die großen Hoffnungen, die man auf den Emder Seehafen als Ausgangspunkt des Dortmund-Ems-Kanals gesetzt hat, sich erfüllt haben.

Zunächst hat der preußische Staat mit weitausschauendem Blicke ein hervorragendes Werk geschaffen: er hat eine leistungsfähige Wasserstraße von der Emsmündung bis in das Herz des mächtigen rheinisch-westfälischen Industriegebiets hergestellt. Die Unterems von der See bis zum Emder Hafen trägt die größten Seeschiffe. Der Hafen selbst vermag diese Schiffe ohne Hindernisse aufzunehmen. Einrichtungen neuester Art sorgen für ihre schnelle Ent- und Beladung, geeignete Räume stehen zur Lagerung der Güter zur Verfügung. Einen großen Vorzug Emdens bildet seine günstige Küstenlage. Ganz Norddeutschland besitzt keinen Seehafen mit tiefem Fahrwasser, der näher an der offenen See, mithin geeigneter für den überseeischen Verkehr läge, als Emden. Die Entfernung nach See (bis zur Ansegelungstonne) beträgt bei Emden 35 Seemeilen, bei Bremen 66, bei Hamburg 70. Je kürzer aber das Binnenfahrwasser ist, desto besser für die Seeschiffahrt; denn die meisten Gefahren — Strandungen und Zusammenstöße — drohen den Seeschiffen in den engen Küstenfahrwässern. Die Lage Emdens ist ferner für allen nach Osten gerichteten Seeverkehr bevorzugt gegen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen; als westlichster deutscher Hafen ist Emden für den nach dem Westen gerichteten Verkehr im Vorteil gegen die anderen deutschen Häfen.

Es zeigte sich bald, daß der Emder Hafen mit seiner großen Binnenwasserstraße, dem Dortmund-Ems-Kanale, geeignet war, einen umfangreichen und mannigfachen Verkehr an sich zu ziehen und den nationalen Zweck: die Ausfuhr und Einfuhr eines wichtigen Teiles Deutschlands von dem Ausland unabhängig zu machen, zu erfüllen. Große Privatunternehmungen unterstützten die Bestrebungen des Staates. Die Westfälische Transport-Aktiengesellschaft übernahm den Betrieb der dem öffentlichen Verkehr dienenden wesentlich vergrößerten Anlagen im Außenhafen. Insbesondere erkannte die Hamburg-Amerika Linie, die größte Seeschiffahrtsgesellschaft der Welt, den wirtschaftlichen Wert der neuen großen Wasserstraße und die Entwicklungsfähigkeit ihres Verkehrs. Sie gründete eine umfangreiche Niederlassung im Außenhafen und mietete zu dem Zwecke einen vom Staate erbauten 200 m langen Kai, einen Seegüterschuppen von 4100 qm Flächeninhalt und einen umfangreichen Kohlenlagerplatz, beide mit elektrischen Kranen sowie Eisenbahnanlagen und sonstigem Zubehör. Indem sie in Emden festen Fuß faßte und es in ihren regelmäßigen Frachtdampferbetrieb aufnahm, brachte die Hamburg-Amerika Linie diesen Hafen in den Weltverkehr hinein. Interessant ist es, daß, wie vor 500 Jahren, wiederum die Hamburger die handels- und verkehrspolitische Bedeutung Emdens erkannten und es in den Sattel hoben. Da bereits eine nicht unbedeutende Einfuhr von Eisenerzen über Emden stattfand, übernahm die Hamburg-Amerika Linie im Jahre 1901 vertraglich auf 10 Jahre die Wasserbeförderung der Grubenerzeugnisse aus den großen schwedisch-norwegischen Erzgruben (Gefle, Luleå, Narvik) und wählte für die nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiete bestimmten Erze



den Weg über Emden und den Dortmund-Ems-Kanal. Es handelte sich dabei um die Beförderung von jährlich etwa einer Viertelmillion Tonnen. Die Hamburg-Amerika Linie hat allerdings diese Beförderung nicht ganz selbst ausgeführt, sondern später den größeren Teil an die Firma Possehl & Co. in Lübeck verchartert. Immerhin entstammen auch die größeren Leistungen dieser Firma der Anregung der Hamburg-Amerika Linie. Sie sorgte weiterhin — neben dem Norddeutschen Lloyd — dafür, daß die Verschiffung der für die Schantung - Eisenbahngesellschaft bestimmten Baumaterialien, die von den großen Eisen- und Stahlwerken Krupp, Dortmunder Union, Hörder Bergwerks- und Hüttenverein und Bochumer Gußstahlverein geliefert wurden, nach China über den Hafen von Emden stattfand.

Dem Beispiele der Hamburg-Amerika Linie folgten bald andere Reedereien. Eine regelmäßige Dampferverbindung mit Emden haben u. a. eingerichtet: die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun« (Bremen) nach Stettin, Danzig, Königsberg (Pr.), die Schleppschiffahrts-Gesellschaft »Unterweser« in Bremen, die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft in Dortmund, die Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, die Reederei Possehl & Co. in Lübeck, die Reederei W. Kunstmann in Stettin, die Deutsche Levante-Linie in Hamburg, die Deutsche Ost-Afrika-Linie in Hamburg u. a. m. Eine Übersicht über die deutschen Schiffslinien, die in den Jahren 1910 und 1911 im Emder Hafen regelmäßig verkehrt haben, gibt nachstehendes Verzeichnis (S. 698/700). Im Jahre 1911 liefen 13 Dampferlinien regelmäßig an; außerdem unterhielt eine Amsterdamer Motorschiffsreederei regelmäßigen Verkehr zwischen Amsterdam und Emden. Der Seeverkehr Emdens zählte im Jahre 1911:

a) 2007 beladen angekommene Schiffe mit einem Raumgehalte von zusammen 856 232 R.T., davon 368 ausländische Schiffe, hierunter 52 niederländische, 69 norwegische, 55 großbritannische, 23 dänische und 118 schwedische;
b) 754 unbeladen angekommene Schiffe mit einem Raumgehalte von zusammen 430 392 R.T., davon 227 ausländische Schiffe, hierunter 91 niederländische, 49 schwedische, 22 griechische;
c) 2340 beladen abgegangene Schiffe mit einem Raumgehalte von 729 461 R.T., davon 359 ausländische Schiffe, hierunter 148 niederländische, 82 schwedische, 33 griechische, 31 norwegische;
d) 390 unbeladen abgegangene Schiffe mit einem Raumgehalte von 546 582 R.T., davon 252 ausländische Schiffe, hierunter 54 norwegische, 50 großbritannische, 84 schwedische.

Für den Seeverkehr bilden schwedische Erze und amerikanisches Getreide die Haupteinfuhr, Kohlen, Koks sowie Eisen- und Stahlwaren die wichtigste Ausfuhr; außerdem werden englische Kohlen und nordisches Holz, Kolonialwaren und Wein eingeführt, Butter, Käse, Rindvieh und Heu ausgeführt.

Neben dem eigentlichen Seeverkehr vermittelt der Emder Hafen einen bedeutenden Seeschleppverkehr. Dieser Verkehr vollzieht sich mit 500 bis 1000 Tonnen fassenden Lastschiffen — sogenannten Seeleichtern, Kanalseeleichtern oder Kanalseekähnen —, von denen bis 5 oder 6 durch einen Schleppdampfer geschleppt werden, und die namentlich für den Versand von Massengütern (Kohlen, Getreide usw.) eingerichtet sind. Ihre Vorzüge bestehen darin, daß ihr geringer Tiefgang sie befähigt, weit in Flüsse und Kanäle hineinzufahren, daß sie Dampfer gleicher Größe an Tragfähigkeit

Verzeichnis

der deutschen Schiffslinien, die in den Jahren 1910 und 1911 im Emder Hafen regelmäßig verkehrt haben.

Nr.	Schiffslinie	Jahr	Zahl der Schiffe	Angebrachte Güter im ganzen t	Ursprungsort	Ausgeführte Güter im ganzen t	Bestimmungsort
1.	Hamburg-Amerika Linie in Hamburg	1910	38 D	Eisenerz 221 185	Narvik und Luleå	Eisen 2 489	Yokohama
		1911	30 D	184 382	desgl.	—	—
2.	Wörmann-Linie in Hamburg	1910	—	—	—	—	—
		1911	1	—	—	Eisen 3 005	Daressalam
3.	Reederei Slomann (Mittelmeerlinie) in Hamburg	1910	1	—	—	Koks, Kohlen, Briketts 793	Genua
		1911	2	—	—	desgl. 5 445	Livorno und Neapel
4.	Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun« in Bremen	1910	88 D	Getreide, Holz, sonstige Güter 13 587	Stettin, Danzig, Königsberg	Kohlen, Briketts, Eisen usw. 5 088	Stettin, Danzig, Königsberg
		1911	95 D	desgl. 16 017	desgl.	desgl. 5 877	desgl.
5.	Schleppschiffahrts-Gesellschaft »Unterweser« in Bremen	1910	78 S/L	Getreide, Holz, sonstige Güter 2 411	Pillau, Bremen	Kohlen, Briketts, Koks 60 409	Riga, Bremerhaven, Danzig
		1911	92 S/L	desgl. 11 089	Bremen, Ahus	desgl. 66 695	Bremen, Gefle, Libau, Danzig, Riga

Anmerkung. D = Dampfer, S/L = Seeleichter.



Nr.	Schiffslinie	Jahr	Zahl der Schiffe	Angebrachte Güter im ganzen t	Ursprungsort	Ausgeführte Güter im ganzen t	Bestimmungsort
6.	Westfälische Transport-Aktien-Ges. in Dortmund	1910	—	—	—	—	—
		1911	34 D	Eisenerz 2 600	Tragana (Griechenland)	Koks, Kohlen, Briketts 93 739	Bremen, Oslebshausen, Cronstadt, Venedig
7.	Vereinigte Bugsier- und Frachtschiff-fahrts-Gesellschaft in Hamburg	1910	50 D 68 S/L	Getreide, Holz, sonstige Güter 44 600	Hamburg, Rotterdam, Memel	Koks, Kohlen, Briketts, Eisen, Heringe, Getreide 61 205	Hamburg, Danzig, Kiel
		1911	52 D 84 S/L	desgl. 49 499	Hamburg, Ostseehäfen	desgl. 53 375	desgl.
8.	Reederei Possehl & Co. in Lübeck	1910	89 D	Eisenerz 456 171	Narvik, Luleå, Gefle	—	—
		1911	131 D	— 703 144	desgl.	—	—
9.	Reederei W. Kunstmann in Stettin	1910	56 D	—	—	Koks, Kohlen, Briketts 199 435	Stettin, Lübeck
		1911	75 D	Sonstige Güter 151	Stettin	desgl. 284 448	Stettin, Lübeck, Algier
10.	Deutsche Levante-Linie in Hamburg	1910	—	—	—	—	—
		1911	10 D	—	—	Koks, Kohlen, Briketts, Eisen 32 427	Tripolis, Venedig, Port Said

Nr.	Schiffslinie	Jahr	Zahl der Schiffe	Angebrachte Güter im ganzen t	Ursprungsort	Ausgeführte Güter im ganzen t	Bestimmungsort
11.	Deutsche Ost-Afrika-Linie in Hamburg	1910	6 D	—	—	Koks, Kohlen, Briketts, Eisen 13 061	Daressalam
		1911	5 D	—	—	desgl. 13 799	desgl.
12.	Hamburg-Bremer Afrika-Linie in Bremen	1910	1 D	—	—	Eisen 2 141	Daressalam
		1911	3 D	—	—	Kohlen, Koks, Briketts, Eisen 8 175	Swakopmund, Daressalam
13.	Hamburg-West-Italien-Linie in Hamburg	1910	—	—	—	—	—
		1911	1 D	—	—	Kohlen, Koks 1 193	Livorno
14.	Reederei Wilh. Hemsoth A. G. in Emden (Dortmund)	1910	49 D	Holz, sonstige Güter 127 752	Riga, Rotterdam	Koks, Kohlen, Briketts 2 460	Savona
		1911	—	—	—	—	—
15.	Horn-Linie A. G. in Hamburg	1910	19 D	Eisenerz 5 349	Ergasteria	Koks, Kohlen, Briketts 32 209	Venedig, Ancona, Algier
		1911	—	—	—	—	—

übertreffen, und daß sie genügend See-Eigenschaften besitzen, um die immer nur kurzen Strecken über See an der Küste entlang geschleppt werden zu können. Außerdem sind die Bau- und Unterhaltungskosten solcher Fahrzeuge verhältnismäßig gering. Der Dortmund-Ems-Kanal vermittelt in vorzüglicher Weise den Seeschleppverkehr zwischen dem rheinisch-westfälischen Kohlen- und Industriegebiet und unseren deutschen Küstenplätzen. Ein großer Vorteil dieser Versandweise besteht auch darin, daß jede Umladung der Güter vermieden und ein unmittelbarer Verkehr ermöglicht wird. Gerade für den Versand von Kohlen ist dieser Umstand besonders wichtig, weil diese sonst durch das wiederholte Umladen erheblich leiden würden.

Schließlich besitzt Emden selbst eine stattliche Anzahl von Seeschiffen. Einen sehr wichtigen Erwerbszweig bilden bekanntlich seine Hochseefischereibetriebe für den Fang von Salzheringen. Die vier Gesellschaften, und zwar

die Emder Heringsfischerei-A. G.,
die Fischerei A. G. »Neptun«,
die Heringsfischerei »Vollart« A. G. und
»Großer Kurfürst« Heringsfischerei A. G.

besaßen (1911) 9 Dampflogger und 95 Segellogger. Diese brachten im Jahre 1910 153 893 Kantjes (Tonnen Seepackung) Salzheringe an, d. s. 30 v. H. des gesamten deutschen Heringsfanges.

Bald nach Eröffnung des neuen Seehafens in Emden trat ein lebhafter Verkehr ein. Bereits im Jahre 1902 hatte der Umschlagverkehr einen derartigen Umfang angenommen, daß ernstlich daran gedacht werden mußte, die Lösch- und Liegeplätze im Außenhafen zu vermehren. Der Jahresbericht der Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg von 1904 rühmt: »Der Dortmund-Ems-Kanal und seine Verbindung mit der Nordsee ist die Grundlage einer wirtschaftlichen Entwicklung geworden, die alle Erwartungen übertrifft. Man braucht bloß auf die umfangreiche Bautätigkeit hinzuweisen, die sich mit der Fertigstellung des Kanals entwickelt hat. In Emden zeigt sich eine Baulust, wie man sie wenigstens in den beiden letzten Jahrzehnten nicht gekannt hat. In der Stadt Emden sind verschiedene gewerbliche Unternehmungen neu entstanden und noch im Entstehen begriffen; der erhöhte Umschlagverkehr im Hafen gibt eine Fülle lohnender Arbeit und als Folge der vermehrten Betriebsamkeit tritt ein zunehmender Wohlstand in die Erscheinung. Wir dürfen hiernach den Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal (und im Emder Hafen) wohl als einen wichtigen Gradmesser für das wirtschaftliche Leben unseres Bezirkes hinstellen«. Inzwischen schritt die Erweiterung des Emder Hafens immer mehr vorwärts. Im Jahre 1904 wurde die Kaimauer im Außenhafen verlängert und für die rasche Erledigung des Umschlagverkehrs ein sogenanntes Tempelwerk angelegt; auch wurde die Eindeichung des Watts an der Ostseite des Außenhafens weitergefördert. Aber schon 1905 klagt die Handelskammer: »Die Hafenanlagen genügen nicht mehr für den vorhandenen Verkehr; bei der bestimmt zu erwartenden Steigerung desselben werden sie binnen kurzem völlig unzureichend sein, so daß erhebliche Gefahren für den Hafenbetrieb entstehen müssen«. Nachdem 1905 durch die Eindeichung des Watts 300 ha Neuland gewonnen worden war, beschloß man, den Außenhafen noch um ein Drittel zu erweitern, insbesondere den Neubau einer allen Ansprüchen der Großschiffahrt entsprechenden Seeschleuse vorzunehmen. Diese soll durch einen Vorhafen mit der Ems verbunden werden und im Lichten eine Länge von 260 m, eine Breite von 40 m und eine Drempeltiefe von 13 m unter Mittelhochwasser erhalten. An die Schleuse soll sich zunächst ein Wendebecken und an dieses ein Hafenbecken von 10,5 m

Tiefe anschließen, das etwa 20 Seeschiffe aufnehmen kann. Vom Hafenbecken aus soll ein Kanal nach dem Binnenhafen führen, wodurch dieser den größten Seeschiffen zugänglich gemacht wird. Außerdem ist noch die Herstellung weiterer Hafenbecken in Aussicht genommen. Die Gesamtkosten der erheblichen Erweiterungsanlagen sind einschließlich aller Bauleitungskosten auf 21,2 Millionen Mark veranschlagt, wozu die Stadt Emden etwa 1/5 beitragen wird. Beide Häuser des Preußischen Landtags haben die Anlage genehmigt und die Mittel bewilligt. Der Grundstein der neuen Seeschleuse ist am 14. Februar 1910 gelegt worden. Die Erdarbeiten der Schleuse sind bereits beendet; sie wird im Jahre 1913 dem Betrieb übergeben werden können.

Der Preußische Staat und das Reich haben aber für Emden noch mehr getan. Nach Vollendung der neuen Hafenanlagen geben Emden und die Emsmündung für feindliche Unternehmungen einen begehrenswerten Besitz- oder Angriffsgegenstand ab, sei es auch nur zum Zwecke der Schädigung des deutschen Volksvermögens. Hierzu würde Emden als Umschlaghafen und Stapelplatz von Gütern der verschiedensten Art sowie als Kohlenniederlage die gewünschte Gelegenheit bieten; durch die Besitznahme Emdens, des Schlüssels zum Haupt-Industriegebiete Deutschlands, könnte auch der Industrie und dem Handel Deutschlands ein empfindlicher Schlag versetzt werden. Ferner kommt hinzu, daß Emden für den internationalen und überseeischen Telegrammverkehr besonders im letzten Jahrzent eine große Bedeutung erlangt hat.

Aus diesen sowie aus militärischen Gründen hat Emden eine ständige Friedensgarnison erhalten; zur Zeit stehen daselbst zwei Kompagnien Fußartillerie. Außerdem ist die vorgelagerte Insel Borkum stark befestigt und ebenfalls mit einer Besatzung ausgerüstet worden, die zur Zeit zwei Kompagnien Fußartillerie und zwei Kompagnien Infanterie mit 30 Offizieren und 540 Mann beträgt. Die Insel dient als strategischer Stützpunkt unserer Kriegsflotte an der äußersten Westflanke unserer Nordseeküste und sichert dadurch Emden.

Der Verkehr seines Hafens hat sich von Jahr zu Jahr gehoben. Der Schiffsverkehr in seiner Zusammensetzung aus Seeschiffen, Flußschiffen, Kanalschiffen, Seeleichtern und Kanalseeleichtern hatte den nachstehend angegebenen Umfang.

Jahr	Zahl der Fahrzeuge:		Gesamt-Rauminhalt		zusammen
	angekommen	abgegangen	der angekommenen Fahrzeuge R. T.	der abgegangenen Fahrzeuge R. T.	R. T.
1901 (Eröffnungsjahr)	6 447	6 469	510 484	508 059	1 018 543
1905	8 397	8 300	1 095 581	1 086 681	2 182 262
1908	7 942	7 904	1 769 498	1 778 583	3 548 081
1911	10 474	10 415	2 774 366	2 781 053	5 555 419
auf den Seeverkehr entfielen im Jahre 1911	2 570	2 542	1 195 648	1 186 766	2 382 414.

Der Güterverkehr entwickelte sich in den angegebenen Jahren wie folgt:

im Jahre	angekommen t	abgegangen t	zusammen t
1901.....	370 976	317 962	688 938
1905.....	958 624	791 554	1 750 178
1908.....	1 608 320	1 448 660	3 056 980
1911.....	2 770 603	2 792 933	5 563 536.

Im Jahre 1911 entfielen hiervon

	beim Eingange:	beim Ausgange:	zusammen:
auf den Seeverkehr............	1 563 540 t	1 290 509 t	2 854 049 t
auf den Kanal- und Flußverkehr	1 207 063 -	1 502 424 -	2 709 487 -.

Nach dem Handelskammerberichte für 1911 sind ganz bedeutende Frachtverträge, in der Hauptsache in Eisenerz, für 1912 abgeschlossen worden, so daß für den Emder Hafen wieder ein günstiges Jahr in Aussicht steht.

Die Einnahmen an Hafen- und anderen Verkehrsabgaben sowie an Pachtgeldern und sonstigen Einnahmen sind von 67 428 ℳ im Jahre 1901 auf 462 099 ℳ im Jahre 1911 gestiegen. Die laufenden Ausgaben für den Emder Hafen haben im Jahre 1910 535 781 ℳ, im Jahre 1911 532 531 ℳ betragen.

Aber ungeachtet der erheblichen Förderung durch den Staat und durch die Stadtverwaltung sowie trotz der größeren Mengen, die Emden heute in seinem Hafen umschlägt, ist es noch nicht das geworden, was es werden sollte: ein vollgültiger Ozeanhafen. Die Frachten bestehen heute zum weitaus größten Teile

a) bei der Einfuhr: in Erzen aus Schweden und Norwegen für die Dortmunder Hütten, ferner aus Getreide, hauptsächlich vom Schwarzen Meere und dem nördlichsten Rußland, bestimmt für das Gebiet, das etwa zwischen Münster (Westf.) und Hamm liegt und südwestlich vom Bezirke Dortmund-Gelsenkirchen begrenzt wird,

b) bei der Ausfuhr: in Kohlen, wenn das Kohlensyndikat der Westfälischen Transport-Aktien-Gesellschaft die Ausfuhr nach Emden leitet, was in der letzten Zeit sehr zugenommen und die Vermehrung der Emder Verkehrsmengen herbeigeführt hat. Die früher starke Ausfuhr an Eisen hat abgenommen. In den ersten Jahren hat die Hamburg-Amerika Linie bei der Beförderung nach Schantung aus eigener Tasche die Frachtunterschiede bezahlt, die von den westlichen Erzeugungsorten, z. B. Oberhausen nach Emden, gegenüber der Versendung nach Rotterdam oder Antwerpen entstanden. Ein solches Verfahren ließ sich natürlich nicht auf die Dauer durchführen. Daß zur Zeit nicht mehr Eisen über Emden ausgeführt wird, dürfte an der Politik des Stahlwerkverbandes liegen, der die für die Ausfuhr bestimmten Mengen in der Hauptsache den rheinischen Werken Ruhrort, Duisburg, Rheinhausen und den Saarwerken zuweist, weil diese für den Hafen Antwerpen noch günstiger liegen als die östlichen Werke in Dortmund usw. für den Emder Hafen.

Der Grund, daß der Hafenverkehr Emdens noch nicht den angestrebten Stand seiner Entwicklung und Bedeutung erlangt hat, besteht zunächst darin, daß das verkehrsreiche Hinterland, das große rheinisch-westfälische Industrie-

gebiet außerordentlich umworben ist. Das unumstrittene Hinterland Emdens hört, eisenbahntarifarisch betrachtet, schon etwa 100 km südlich, bei Rheine auf. Von da an liegt für die östlichen Gebiete Bremen mindestens ebenso günstig. Für die südlichen Teile ist schon von Münster an die Bahnentfernung nach Bremen und Emden gleich; im Süden und Westen von Westfalen — bei dem rheinischen Industriegebiet ist dies selbstverständlich — macht sich der Einfluß von Rotterdam und Antwerpen kräftig geltend, wenn es sich nicht um Werke handelt, die in unmittelbarer Nähe des Dortmund-Ems-Kanals liegen. Das eigentliche Hinterland, in dem Emden mittels des Kanals oder auf dem Eisenbahnweg einen maßgebenden Einfluß ausüben könnte, beschränkt sich auf die am Dortmund-Ems-Kanal gelegenen hannoverschen und westfälischen Gegenden. Der nördliche Teil davon ist überwiegend ländlich, dünn bevölkert und ohne nennenswerte Industrie. Im südlichen Teile sind an Industrien vorhanden: eine sehr bedeutende Baumwollindustrie in der Umgegend von Gronau–Rheine, eine große Mühlenindustrie in der Gegend von Münster (Westf.), eine bedeutende Zementindustrie im nördlichen Westfalen und schließlich die westfälische Metall- und Kohlenindustrie, soweit sie in der Nähe des Dortmund-Ems-Kanals betrieben wird. Die bezeichnete Baumwollindustrie bezieht, wie wohl die gesamte deutsche Baumwollindustrie, ihren Rohstoff über Bremen, wegen der dortigen Baumwollbörse, der größten auf dem europäischen Festlande. Grubenholz für die westfälische Kohlenindustrie und Eisenerz für die westfälischen Eisenwerke in der Nähe von Dortmund gehen bereits in bedeutendem Umfang über Emden. Die westfälische Zementindustrie dagegen hat ihre Ausfuhr bisher über Antwerpen und Rotterdam geleitet, ebenso die rheinisch-westfälische Metallindustrie.

Eine weitere wichtige Ursache bildet das Fehlen einer eigenen schwunghaften Industrieunternehmung in Emden.

Aus diesem Grunde kann es sich nur darum handeln, den Durchgangsverkehr über Emden zu heben. Zunächst müßte die westdeutsche Industrie, in erster Linie der Stahlwerksverband, die Bestrebungen, den Verkehr von ausländischen Häfen hinweg über deutsche zu leiten, dadurch unterstützen, daß er mit der Ausführung von Auslandsaufträgen vorwiegend Werke beauftragt, die zu Emden verkehrstechnisch günstiger liegen als zu den ausländischen Häfen.

Ferner würde eine Verbesserung der Schiffsverbindungen wesentlich zur Förderung des Emder Seeverkehrs dienen; denn je vielseitiger das Netz solcher Verbindungen ist, einen desto besseren Boden zur Entwicklung findet auch das für den überseeischen Verkehr unentbehrliche Speditionsgeschäft. Die großen Antwerpener Speditions-Unternehmungen z. B. gründen sich — außer auf die Größe und die Vielseitigkeit des Hinterlandes — auf die weitverzweigten Schiffsverbindungen über Antwerpen. Dem Vernehmen nach sollen sich der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika Linie im Falle der Genehmigung durch die Regierung verpflichtet haben, entweder eine eigene, zunächst alle 14 Tage verkehrende, gegebenenfalls zu einer wöchentlichen auszugestaltende Dampferlinie zwischen Emden und New York zur Beförderung von Auswanderern und Gütern einzurichten oder diesen Dienst durch Anlaufen mit ihren Dampfern von Bremen und Hamburg aus zu besorgen und daneben noch einen vierwöchentlichen Frachtdienst zwischen Emden und Ostasien, Australien und Südamerika zu unterhalten. Diese vermehrten Schiffsverbindungen würden dazu dienen können, von der rheinisch-westfälischen Ausfuhr möglichst viel über Emden zu leiten.



Neuerdings hat man nun zur Hebung des Emder Seeverkehrs einen großangelegten Plan entworfen: man will einen Großschiffahrtsweg vom Rhein zur Nordsee schaffen. Unter den Förderern dieses Planes sind das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat, die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd, die Domänenverwaltungen des Fürsten Salm-Salm und des Fürsten von Bentheim-Steinfurt sowie die interessierten Kreise, Städte, Handelskammern usw. vertreten. Der Rhein-Nordseekanal soll bei Wesel an der Mündung der kanalisierten Lippe beginnen, über Ringenberg, Bocholt, Gronau geführt werden und bei Rhede in die freie Ems münden.*) Die Gesamtlänge des Wasserwegs von Wesel bis Emden würde 220 km betragen, die Baukosten sind auf 235 Millionen Mark veranschlagt worden. Die Preußische Regierung hat diesem Plane ihr besonderes Interesse zugewendet.

Es würde von der größten Bedeutung für Emden sein, wenn es gelänge, mit seinem Hafen den Rhein in unmittelbaren Verkehr zu bringen, die größte, leistungsfähigste deutsche Wasserstraße, die jetzt ausländische Häfen nicht nur mit dem großen rheinischen Industriegebiete, sondern auch durch die Nebenflüsse, insbesondere durch den Main, und ferner demnächst durch den Rhein-Herne-Kanal mit anderen weiter gelegenen Industriebezirken verbindet und ihnen im Vereine mit den guten Eisenbahnverbindungen ein Hinterland schafft, das seinesgleichen auf der Welt sucht.

Wenn auch Emden den ihm gebührenden Platz im Weltverkehr noch nicht einnimmt, so ist doch Aussicht vorhanden, daß es das erreicht, wozu es durch seine Lage bestimmt ist, nämlich ein vortreffliches Seetor im Westen unseres Vaterlandes zu sein.

Ein Postkursbuch aus der guten alten Zeit.

Von Ober- und Geh. Postrat a. D. Sautter in Berlin.

Wer heute eines unserer Kursbücher mit ihrem reichen, sorgfältig gegliederten Inhalt an Fahrplänen, Stationsverzeichnissen, Fahrpreisübersichten, Reisewegen zu Land und zu Wasser usw. zur Hand nimmt, der kann sich keinen Begriff machen von dem dürftigen Material, mit dem sich unsere Altvorderen, wenn sie eine Reise machen wollten, behelfen mußten. Da liegt vor uns ein 6 cm starker Band, der den etwas anspruchsvollen Titel führt: »Allgemeines Post-Reise-Buch und vollständiger Meilenzeiger von Europa«. Er ist im Jahre 1819 in Halle (Saale) und Berlin in Kommission der Buchhandlungen des Hallischen Waisenhauses erschienen. Verfasser ist der Kalkulator beim Königlichen General-Postamte zu Berlin, J. G. Siegmeyer. Der Ladenpreis des Buches betrug nicht weniger als 5 Reichstaler! Schon dieser in Anbetracht des damaligen Wertes des Geldes für ein Kursbuch unerhört hohe, für den größten Teil des Publikums unerschwingliche Preis wies darauf hin, daß das Buch ein Werk von außergewöhnlicher Bedeutung und Vollkommenheit sein müsse. Diese Erwartung wurde noch gesteigert durch die Versicherung des Verfassers in der Vorrede, »daß bis jetzt kein Werk dieser Art existiere, welches sich dem gegenwärtigen an Voll-

*) Vgl »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Jahrg. 1912, Nr. 28.



ständigkeit und Genauigkeit gegenüberstellen ließe, denn die Verfasser der vorhandenen Reisebücher hätten eben entweder einen von dem seinigen ganz verschiedenen Zweck, oder es hätten ihnen die mannigfachen Hilfsquellen nicht zu Gebote gestanden, deren er sich vermöge seiner Verhältnisse zu erfreuen gehabt habe.« Also eine Anspielung auf die amtlichen Quellen, aus denen der Verfasser geschöpft hatte!

Wer da nun glaubte, das für den schweren Preis von 5 Reichstalern erstandene Buch werde ihm Auskunft geben, wie er mit der Personenpost von Berlin nach Leipzig oder von Frankfurt (Main) nach Cöln reisen könne, der erlebte eine herbe Enttäuschung. Mit Personenposten befaßte sich das Kursbuch gar nicht, ihre Fahrpläne enthielt es nicht. Es war für die bevorzugte Klasse der wohlhabenden Reisenden, die sich der Extrapost bedienen konnten, geschrieben, es war ein Kursbuch für Extrapost-Reisende. Mit einem wahren Bienenfleiße hat der Verfasser die sämtlichen Poststraßen Europas, auf denen man damals mit Extrapost reisen konnte, zusammengestellt, und zwar getrennt nach Ländern in alphabetischer Reihenfolge. Bei jedem Postkurse sind die einzelnen Stationen vom Anfangs- bis zum Endpunkt aufgeführt unter Angabe der Entfernung von der einen zur anderen in den landesüblichen Längenmaßen (deutschen Meilen, französischen »Postes«, britischen »Miles«, spanischen »Leguas«, russischen »Werst« usw.). Abgangs- und Ankunftszeiten und Beförderungsfristen fehlen, da es sich um Reisen mit Extrapost handelt. Vor jeder Länderabteilung ist der Extraposttarif des in Betracht kommenden Landes abgedruckt, so daß der Benutzer des Buches unter Zugrundelegung der zu ermittelnden Entfernung die Kosten der von ihm geplanten Fahrt wenigstens überschläglich berechnen konnte. Der Verfasser macht übrigens darauf aufmerksam, daß die von ihm mitgeteilten Zahlungsätze für Extraposten keineswegs als für immer feststehend zu betrachten seien, sondern je nach den schwankenden Futterpreisen hin und wieder der Änderung unterlägen. Trotzdem gewähre sein Buch aber doch den erforderlichen Anhalt zur annähernden Veranschlagung der Reisekosten. Bei den Ländern, die damals regelmäßige Personenposten kannten, finden sich auch die Personengeldsätze für diese angegeben, jedoch nur ganz nebenbei. Zur Bequemlichkeit für die Reisenden sind längere Reisewege zwischen den bedeutenderen Städten der verschiedenen Länder zusammengestellt. So sehen wir, wie man mit Extrapost von Augsburg nach Aachen, Amsterdam, Antwerpen, Bayonne, Berlin, Bremen, Breslau, Fiume, Florenz, Gastein, Livorno, Mailand, Paris, St. Petersburg, Rom und Wien, von Berlin nach Amsterdam, Archangel, Astrachan, Barcelona, Bergen, Bordeaux, Brest, Cadix usw., von Constantinopel nach Bukarest, Belgrad und Peterwardein, von Lissabon nach Sevilla, von Madrid nach Malaga und dem Escorial gelangen konnte. In einigen Fällen ist der Verfasser über die Grenzen, die er seinem Kursbuche gezogen hat, hinausgegangen. So bringt er z. B. den Reiseweg von Madrid über Buenos-Aires und Potosi nach Lima in Peru, der — ohne die ihm nicht bekannte Entfernung auf dem Wasserwege zwischen Coruña und Buenos-Aires — 1033 spanische Leguas lang sei und sechsmal im Jahre zurückgelegt werden könne, da seit dem Jahre 1767 alle zwei Monate ein Paketboot von Coruña nach dem La Plata fahre. Die Beschreibung dieser altspanischen Poststraße quer durch Südamerika ist geographisch interessant. So ist der Verfasser auf 5071 Postkurse gekommen mit 6000 bis 7000 Ortsnamen, die in einem alphabetischen Verzeichnisse sorgfältig zusammengestellt sind. Alle diese Angaben verraten, wie schon erwähnt, viel Fleiß und Mühe, leider aber nicht die genügende Sachkenntnis. Bei einer näheren Prüfung erweist sich das Siegmeyersche Kursbuch als ein

mangelhaftes, soweit außerdeutsche Länder in Frage kommen, von zahlreichen Fehlern durchsetztes Werk, bei dessen Gebrauch also auch der mit Extrapost Reisende häufig nicht auf seine Rechnung kam.

Offenbar gebrach es dem Verfasser an den nötigen geographischen Kenntnissen. Er hat daher das ihm vom Auslande zugegangene Material ohne weiteres als richtig angenommen und in seinem Buche abgedruckt. Dabei sind, wahrscheinlich infolge undeutlicher Schrift, eine Masse von störenden Druckfehlern und Verstümmelungen mit untergelaufen, die in einem derartigen Buche als bedenklich bezeichnet werden müssen.

Wir lesen z. B. bei dem Kurse Bern–Mailand (über den Gemmi-Paß und den Simplon-Paß) »Schwanenbach«, statt Schwarenbach, »Fortomagna«, statt Turtmann, »Duedro« (unbekannte Poststation, wahrscheinlich Verwechslung mit dem Alpentale Val di Vedro). Bei dem Verkehrsweg über den Großen St. Bernhard finden wir »Orseries«, statt Orsières, »St. Petersbourg«, statt Bourg–St. Pierre, das aber nicht, wie der Verfasser sagt, in Italien, sondern im schweizer Kanton Wallis liegt, und das unverständliche »Cor de St. Bernhard Mont«, womit wohl die Paßhöhe mit dem weltberühmten Kloster gemeint sein soll. Das sind nun offensichtliche Druckfehler, weit bedenklicher sind aber folgende Verstöße. Wenn der Verfasser für den Reiseweg Berlin–Turin die Überschreitung des Großen St. Bernhard vorschreibt, so muß der Reisende, der Einrichtung und dem Zwecke des Buches entsprechend, annehmen, daß er mit Extrapost über diesen Bergpaß fahren kann, der aber damals nur auf einem schlechten Saumwege zu Pferde oder auf einem Maulesel bereist werden konnte. Hatte der Verfasser von dem mühseligen Übergange Napoleons, der beim Erscheinen des Reisebuchs noch nicht zwei Jahrzehnte zurücklag, denn gar nichts gehört? Derselbe Mangel tritt bei dem oben erwähnten Reisewege Bern–Mailand hervor, wo der bekanntlich auch heute noch nicht fahrbare Gemmi-Paß als Übergang für Extrapost-Reisende angegeben ist! Ähnliche Verstöße finden sich an zahlreichen Stellen. Anscheinend hat auch die mangelhafte Kenntnis des Französischen den Verfasser zu Irrtümern geführt. So begegnet ihm das Mißgeschick, den in den französischen Vorschriften über das Postfuhrwesen öfters vorkommenden Ausdruck für eine einspännige Kutsche mit Fenstern — »Cabriolet à glaces« mit »Eiskabriolet« zu übersetzen —, wobei ihm selbst nicht verständlich ist, was dieser Eiswagen bedeuten soll. Umgekehrt ist seine Übersetzung aus dem Deutschen ins Französische — die Extrapost-Tarife und Vorschriften sind, um den internationalen Charakter des Kursbuchs zu wahren, in diesen beiden Sprachen wiedergegeben — so unbeholfen und fehlerhaft, daß es wohl besser gewesen wäre, der französische Text wäre ganz weggeblieben.

Drollig ist die außerordentlich ungünstige Meinung, die der Verfasser, obwohl selbst Postbeamter, über die ehrsame Zunft der Postillione an den Tag legt. Schon bei dem Kapitel »Sachsen« läßt er die Bemerkung fallen, der Postillion sei mit seinem Trinkgelde, das bei der ordinären Post auf jeder Station 2 Groschen betrage, »selten, vielleicht niemals zufrieden«.

Am Schlusse seines Buches aber versteigt er sich zu folgender Warnung an die Reisenden: »An Postillionstrinkgeld ist in vielen Ländern gesetzlich gar nichts bestimmt, allgemein ist es aber eingeführt, es geben zu müssen, wenn sich der Reisende nicht den Unannehmlichkeiten exponieren will, die ihn auf jeder Station erwarten. Solche unangenehmen Vorfälle finden auch bei Extrapostreisen statt, denn welcher Postillion ist wohl mit dem gesetzlichen Trinkgelde zufrieden, und welcher Reisende kann es wohl wagen, dabei zu beharren, ohne seine Zeit zu verlieren und sein

Leben der Klasse von Menschen preiszugeben, die sich oft wegen des weniger als üblich Erhaltenen zu rächen sucht«.

Das klingt ja geradezu furchterregend für die Extrapost-Reisenden und dazu geeignet, von der Reise abzuschrecken, während ein Kursbuch doch eher zur Reise anregen soll.

So war ein Postkursbuch der guten alten Zeit beschaffen, das mit dem Anspruch auf amtliche Zuverlässigkeit vor das Publikum trat, und wofür der unerhörte Preis von 5 Reichstalern gefordert wurde! Ob es weitere Auflagen erlebt hat? Wir möchten es bezweifeln.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die Baumwollkultur in den deutschen Kolonien. Wie in den Jahren 1907 und 1909, so hat das Reichsamt des Innern auch 1912 eine Baumwollkonferenz zur Fortführung der Unternehmungen der Baumwollbau-Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees berufen.

Die Baumwollkultur der europäischen Staaten in ihren afrikanischen Kolonien hat einen stetigen Fortschritt aufzuweisen, wie aus nachstehenden Zahlen über die gewonnenen Mengen zu entnehmen ist.

	1910	1911	1912 Schätzung	Ballen
Englische Kolonien	32 300	44 500	58 000	zu 250 kg,
Deutsche Kolonien........	4 400	6 400	11 000	- 250 -
Italienische Kolonien......	2 400	3 600	4 800	- 250 -
Französische Kolonien.....	1 400	1 900	2 700	- 250 - .

Der Verkaufswert der afrikanischen Kolonialbaumwolle betrug 1911 rund 20 Millionen Mark. Das bisher erzielte Ergebnis berechtigt zu der Hoffnung, daß die afrikanischen Kolonien zusammen mit den anderen nichtamerikanischen Ländern in absehbarer Zeit eine so ansehnliche Baumwollmenge auf den Markt bringen werden, daß sie einen Einfluß auf die Bildung des Weltmarktpreises gewinnen.

Da im Jahre 1912 in den deutschen Kolonien Deutsch Ostafrika und Togo mit einer Ernte von 11 000 Ballen bestimmt zu rechnen ist, so hat sich die Erzeugung in den letzten zwei Jahren mehr als verdoppelt. Allein Deutsch Ostafrika ist mit 8 900 Ballen gegen 2 491 Ballen im Jahre 1910 beteiligt. Der Erlös aus der Erzeugung 1911 betrug rund $2^1/_2$ Millionen Mark. Die Beschaffenheit der ostafrikanischen Baumwolle ist der englischen und der amerikanischen im allgemeinen ebenbürtig.

Von grundlegender Bedeutung für die weitere Entwicklung des Baumwollbaues ist die 1910 zwischen dem Reichs-Kolonialamt und dem Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee getroffene Vereinbarung, nach der die Regierung das staatliche Versuchswesen, das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee die technischen und kaufmännischen Einrichtungen betreibt.

In den letzten Jahren wurden von der Regierung in Deutsch Ostafrika vier und in Togo zwei Baumwollstationen eingerichtet. Neuerdings wird auch in Kamerun die Einrichtung von Versuchspflanzungen in Angriff ge-

nommen. Bewährt hat sich auch das System der Baumwollwanderlehrer, die durch Belehrung und Überwachung erzieherisch auf die eingeborene Bevölkerung wirken.

In Daressalam hat das Komitee ein Saatwerk zur Sortierung und Reinigung der Saat, eine Erntebereitungsanstalt mit Dampf- und Dieselmotorbetrieb sowie eine ständige Ausstellung von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten, insbesondere von Baumwollkultur- und Erntebereitungsmaschinen, geschaffen; auch ein Lehrkursus soll eingerichtet werden, um geeignete Eingeborene in der Handhabung von Maschinen usw. zu unterweisen. Im weiteren haben die vom Komitee in Deutsch Ostafrika und Togo ausgesetzte Gewährleistung von Mindestpreisen zum Schutze der eingeborenen Bevölkerung gegen plötzliche Preisrückschläge, die kostenfreie Abgabe von Saat (1911/12 im Werte von 57 000 ℳ) und die Gewährung von Pflanzprämien auf die Ausdehnung der Eingeborenen-Baumwollkultur günstig eingewirkt.

Zur Bewässerung von Flächen von 3 000 ha und 7 850 ha in der Mkattasteppe sowie für die südöstlich vom Viktoriasee gelegene Mbala- und Wembäresteppe, die sich zur Baumwollkultur eignen, hat das Komitee wasserwirtschaftliche Entwürfe ausgearbeitet, die den Interessenten zur Verfügung gestellt werden.

Der Ausbreitung des Baumwollbaues kommt namentlich der jetzt raschere Fortschritt des kolonialen Eisenbahnbaues zustatten. Auch ist es durch die Unterstützung des Reichsamts des Innern gelungen, den Bau der bisher ausschließlich von England und Amerika gelieferten Baumwoll-Erntebereitungsmaschinen als einen neuen Industriezweig in Deutschland einzuführen.

Telegraphisten-Wettstreit in Turin. Über den Verlauf dieses im August 1911 veranstalteten Wettbewerbes*) wird demnächst unter dem Titel »Chronique Illustrée du Concours International de Télégraphie pratique« ein ausführlicher Bericht als Prachtwerk auf Luxuspapier großen Formats erscheinen. Das Werk wird nach der vorliegenden Ankündigung außer etwa 400 Abbildungen die Bildnisse sämtlicher Teilnehmer am Wettstreit enthalten. Unter den Abbildungen sind besonders zu erwähnen Ansichten von Turin und von der Ausstellung, von der 50-Jahr-Feier der italienischen Posten und Telegraphen sowie zahlreiche Augenblicks- und Gruppenbilder.

Der Text enthält eine genaue Beschreibung der Sonderausstellung für Post, Telegraphie und Fernsprechwesen auf der Internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung in Turin im Jahre 1911 sowie interessante Abschnitte aus der »Chronique Illustrée des Fêtes Voltiennes des Télégraphistes et du Concours professionnel en 1899«. Im weiteren ist der ganze Verlauf des Wettbewerbes von der Ankunft der Teilnehmer in Turin bis zum Abschiedsessen in Rom ausführlich geschildert.

Der Preis des kostbaren Gedenkwerks beträgt 20 frcs für das gebundene Exemplar. Beim Bezuge von wenigstens 20 Exemplaren werden 25 v. H. Abzug gewährt; auch sind monatliche Teilzahlungen gestattet. Die gesammelten Bestellungen sind zu richten an M. Ferdinando Geromini, Piazza Venezia 2, Mailand.

*) Vgl. Archiv 1911, S. 49 ff.



LITERATUR.

Radiotelegraphisches Praktikum. Von Dr.-Ing. H. Rein. Zweite, vermehrte Auflage. 220 Seiten. Berlin 1912. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 8 *M.*

Verfasser beschreibt zunächst in kurzen Zügen die in Deutschland verwendeten oder in der Einführung begriffenen radiotelegraphischen Systeme, u. a. auch das Goldschmidtsche Hochfrequenz- und das vom Verfasser ausgebildete Vieltonsystem, und behandelt dann meßtechnisch unter Voraussetzung der allgemeinen Grundlagen der Radiotelegraphie die in ihr verwendeten einzelnen Apparate vom Standpunkte der in Betracht kommenden physikalischen Größen. Im ersten Abschnitte — Kapazitäten — werden die verschiedenen Ausführungsformen von Kondensatoren nach Zweck und Verwendungsart, ihre Eignung und die Methoden zur Ermittlung ihrer Werte, zur Messung der Kapazitäten von Leitungen, Widerständen, Detektoren und Isolatoren sowie zur Auswertung der Dielektrizitätskonstanten fester und flüssiger Stoffe dargestellt. Lange mathematische Entwicklungen sind dabei nicht aufgenommen, meistens sind nur die Schlußgleichungen angeführt. In gleicher Weise werden in den sich anschließenden drei Abschnitten die Induktionskoeffizienten und Koppelungsfaktoren, die Wellenlängen und die Dämpfung, die Verfahrungsweisen zu ihrer Bestimmung und die Gesichtspunkte für den Bau von Spulen, Variometern, Transformatoren und Wellenmessern besprochen. Die beiden folgenden Abschnitte befassen sich mit den Einrichtungen zur Erzeugung hochperiodiger Wechselströme (Funkensender, Lichtbogengeneratoren, Hochfrequenzmaschinen und Resonanztransformatoren), mit den dabei vorkommenden Messungen sowie mit der Untersuchung und den Prüfungen an den Empfängern und ihren Hilfsapparaten. Der letzte Abschnitt — der Aufbau der Sende- und Empfangstationen — erörtert theoretisch und auf Grund praktischer Erfahrungen die Bedingungen für die Reichweiten und ihre Abhängigkeit von den Stationselementen, namentlich der Antennenform, von der Atmosphäre, dem Gelände usw., die Frage der Abstimmfähigkeit und Störungsfreiheit und die besonderen Anforderungen der einzelnen Systeme. Angehängt sind mehrere Kurventafeln über die Wechselstromwiderstände von Kondensatoren und andere Widerstände, über Wellenlängen und Dämpfungsgrößen. Viele gute Abbildungen erhöhen den Wert des inhaltreichen und sauber ausgestatteten, zur praktischen Ausübung der Theorie anleitenden, sehr zu schätzenden Handbuchs.

Die Telephonie ohne Draht. Von Dr. K. Markau. Mit 103 Abbildungen. X, 126 Seiten. 8⁰. Verlag von Friedr. Vieweg u. Sohn in Braunschweig. 1912. Preis geh. 4 *M* 50 Pf., geb. 5 *M* 20 Pf.

Während für die drahtlose Telegraphie bereits mehrere, zum Teil sehr umfangreiche Sonderwerke vorliegen, fehlte es bisher noch an einer zusammenfassenden Darstellung für die drahtlose Telephonie, die in einzelnen jener Werke meistens nur gestreift wird. Das war um so auffallender, als sie schon seit einer Reihe von Jahren den Gegenstand wissenschaftlicher Forschung bildet und ihre Erfolge in ziemlich beträchtlichen Reichweiten zum Ausdrucke kommen. Die Lücke wird durch das vorliegende, für einen größeren Leserkreis bestimmte Heft 43 der bekannten Sammlung natur-

wissenschaftlicher und mathematischer Einzelschriften »Die Wissenschaft« ausgefüllt, das in ansprechender Weise den Entwicklungsgang und die Forschungsergebnisse auf dem Gebiete des drahtlosen Fernsprechens beschreibt.

Als Ausgangspunkt werden die von Rathenau, Rubens und Strecker zuerst 1894 auf dem Wannsee angestellten und auf der Ausbreitung der Stromlinien zwischen zwei Erdplatten beruhenden Versuche einer drahtlosen Zeichenübermittlung genommen. Es reihten sich an die mit Mikrophon und Fernsprecher getroffenen Einrichtungen zur Überbrückung schmaler Meeresarme an der englischen und irischen Küste. Die von Simon 1897 beobachtete Erscheinung des sprechenden Lichtbogens leitete dann die Sprechversuche mit Licht- und Wärmestrahlen ein, die jedoch keine praktische Bedeutung erlangten. Erst mittels Hertzscher Wellen konnten die brauchbaren Systeme von Poulsen, Majorana, de Forest, Telefunken u. a. ins Leben treten, als deren aussichtsreichstes jetzt das auf der Goldschmidtschen Maschine beruhende angesehen wird. Die physikalischen Grundlagen aller dieser teils mit Lichtbogenschwingungen, teils mit Stoßerregung oder einer Hochfrequenzmaschine arbeitenden Systeme und ihre Ausführungsformen werden ohne viel mathematischen Formelaufwand, aber doch recht eingehend dargestellt. In einem Schlußkapitel gelangen noch die hauptsächlichsten Nebenapparate (Kondensatoren, Induktanz- und Koppelungsvorrichtungen, Detektoren) zur Besprechung. Das Buch gewährt eine treffliche Übersicht über das bisher auf dem Gebiet Erreichte und die sich daran knüpfenden Ausblicke.

Die Grundgesetze der Wechselstromtechnik. Von Dr. Gustav Benischke. (Drittes Heft der »Elektrotechnik in Einzeldarstellungen«.) 231 Seiten. Verlag von Friedr. Vieweg und Sohn in Braunschweig 1912. Preis geh. 5 ℳ, geb. in Leinwand 5 ℳ 80 Pf.

Bei der zunehmenden Bedeutung und Ausgestaltung der Wechselstromtechnik ist die methodische Darstellung ihrer Grundgesetze, wie sie hier von berufener Hand in erweitertem Umfange vorliegt, als eine willkommene Erscheinung zu begrüßen. Der Inhalt ist im Buchtitel gegeben. Der Entwicklung der Lehrsätze für den einfachen Wechselstromkreis mit Widerstand und Selbstinduktion folgt unter Erörterung der Wirkungsweise der gegenseitigen Induktion die Theorie des kapazitätslosen Transformators. Unter den Vorgängen im Eisenkerne wird der in den Wirbelströmen und der Hysterese beruhende Arbeitsverlust und deren Einfluß auf die Kraftlinienverteilung und den Magnetisierungstrom behandelt. Der Lehre von dem Kondensator im Wechselstromkreise reiht sich, nachdem bis dahin vornehmlich von den Eigenschaften der einfachen Sinuswelle ausgegangen war, die Betrachtung der zusammengesetzten Wellenformen an. Die beiden letzten Abschnitte erstrecken sich auf die mehrphasigen Stromsysteme und die Synchronmaschinen. Gelegentlich eingestreute Zahlenbeispiele, Anmerkungen über persönliche Erfahrungen des Verfassers und Hinweise auf andere Veröffentlichungen ergänzen den Inhalt.

Ist das Buch auch zunächst bestimmt, den Anforderungen der Starkstromtechnik zu dienen, so bilden die entwickelten Gesetze gleicherweise doch die Grundlage zur Erkenntnis zahlreicher Erscheinungen auf dem Gebiete des Schwachstroms. Es kann demgemäß auch dafür nützlich sein.

XXVII. **Jahresbericht des Vereins für Erdkunde zu Metz** für die Vereinsjahre 1908 bis 1911. Metz, G. Scriba. 1912. XX und 54 Seiten nebst einer Beilage (Beobachtungsergebnisse der meteorologischen Station Metz).

Den wesentlichsten Inhalt des Heftes bildet wiederum, wie im letzten Jahresbericht (Archiv 1910, S. 47/48), eine Abhandlung des rührigen Direktors des städtischen Museums in Metz, Professor Keune. In einem Aufsatze: »*Bilder aus der Geschichte der Stadt Metz*« lädt er zu einem Rundgange durch die alte Feste ein und weiß als sachkundiger Führer in angenehmem, alles Schwerfällige vermeidenden Plaudertone bei jeder Sehenswürdigkeit, jedem Tore, jeder Straße usw. Anregendes aus den wechselvollen Geschicken der Stadt zu erzählen. Auch der lesenswerte Anhang zu dieser Abhandlung: »*Grundbuch und Steuern im mittelalterlichen Metz*« stammt aus der Feder des Professors Keune.

Der weitere Inhalt des Heftes besteht aus kurzen Berichten des zweiten Schriftführers, Herrn Generaloberarzts Dr. Schuster, über einzelne im Vereine gehaltene Vorträge sowie aus Übersichten über die Bevölkerungsbewegung der Stadt Metz.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Sachregister.*)

*) Abkürzungen: A. D. A. = Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie.


Digitized by Google







BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

